LUBAŃ: MINISTATEK WPROWADZONY ODWIERTEM DO SCHRONU!

ODKRYWCA®

SKARBY • WOJNA • HISTORIA

NR 9 (236) WRZESIEŃ 2018 NAKŁAD 12 100 CENA 14,70 ZŁ (W TYM VAT 5%)

> DETEKTORYŚCI PRZESZUKALI WYPEŁNIENIE... SKLEPIENIA KATEDRY, ZAPRASZAJĄ NA WYSTAWĘ

> PRZEŁOM W POSZUKIWANIU SCHRONU 518 W LUDWIKOWICACH

> HANS KAMMLER DOKUMENTY NA „AMERYKAŃSKI TROP"

> KOLEKCJONERSTWO: POCZTÓWKI Z HUMOREM DLA ŻOŁNIERZY

ORIENT EXPRESS – „TITANIC NA SZYNACH"

LEGENDARNY POCIĄG KONA W MAŁASZEWICZACH

www.odkrywca.pl

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

SPIS TREŚCI

WRZESIEŃ 2018

ODKRYCIA I POSZUKIWANIA

4 PODZIEMNA TAJEMNICA LUBANIA – REJS W NIEZNANE

8 ARCHEOLOGIA NIEBIAŃSKA W GORZOWIE WLKP.

12 „SKARB" Z ORP KUJAWIAKA. NA 100-LECIE ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI

14 WRAKI STATKÓW SPRZED 500 LAT

16 NAREW ZNÓW EKSPLOROWANA

17 SZTOLNIA „ZA PIĘCIOMA STAWAMI"

18 ...PRZESŁUCHAĆ KAMMLERA...
MAREK MICHALSKI, RAINER KARLSCH, ANDREAS SULZER

26 KOLEKCJONER Z OLSZTYNA NA TROPIE ZAGADKI KRZYŻA ZA MONTE CASSINO
MICHAŁ MŁOTEK

32 UMARLI WĘDRUJĄ KU MORZU. TAJEMNICA BODENHAGEN
ROBERT MAZIARZ

40 SCHRON PRZECIWLOTNICZY NR 518 W LUDWIKOWICACH
PAWEŁ JEŻEWSKI

WĘDRÓWKI ODKRYWCÓW

44 TITANIC NA SZYNACH
TOMASZ BIENEK

KOLEKCJONERSTWO

50 POPULARES. POLSKI HEŁM WZ.50.
PIOTR ORMAN

58 WESOŁE ŻYCIE ŻOŁNIERZA
TOMASZ BIENEK

FORTYFIKACJE

64 ODDERØYA – MAŁY GIBRALTAR. CZĘŚĆ 2
JACEK JAROSZ

71 **KSIĘGARNIA „ODKRYWCY"**
NOWOŚCI WRZEŚNIA

04

14

18

64

PODZIEMNA TAJEMNICA

PONIEMIECKI SCHRON ZNAJDUJE SIĘ OK. 26 METRÓW POD POWIERZCHNIĄ ZIEMI. EKIPA „ODKRYWCY" PRZY JEDNYM Z ODWIERTÓW ZA CHWILĘ MINISTATEK ZOSTANIE UMIESZCZONY W ODWIERCIE

LUBANIA – REJS W NIEZNANE

MINISTATEK, KTÓRY ZOSTAŁ SPUSZCZONY ODWIERTEM 26 METRÓW W DÓŁ I ROZPOCZĄŁ REJS PO SCHRONIE, DOSTARCZAJĄC NA POWIERZCHNIĘ SERIĘ ZDJĘĆ ORAZ FILM. POJAZD WRÓCIŁ CAŁY DO EKIPY „ODKRYWCY".

W marcu 2018 roku potwierdziliśmy za pomocą głębokich, ponad 20-metrowych, odwiertów istnienie podziemnego, niemieckiego schronu pod Górą Kamienną w Lubaniu (Odkrywca nr 4 i 5/2018). Dzięki kamerze Gralmarine zajrzeliśmy do wnętrza i zobaczyliśmy różnego rodzaju przedmioty i elementy budowy pozostawione tam od czasów II wojny światowej, m.in. tory, wiertła, drewnianą obudowę i prawdopodobnie górniczy wózek. Dobry stan techniczny podziemi pozwolił władzom miasta Lubań podjąć decyzję o dotarciu do wnętrza. Można to było zrobić poprzez wybicie pionowego szybu lub przedostanie się poprzez jedno z niedostępnych wejść wiodących do środka.

Według niemieckich planów schron posiadał cztery wejścia. Jedno z nich, ewakuacyjne, nie zostało połączone z centralną częścią podziemi. Drugie oznaczone na planie w okolicach starego kamieniołomu, prawdopodobnie nie zostało wykonane. Pozostawały zatem dwa główne wloty, zawalone bądź wysadzone pod koniec II wojny światowej. Który z nich wybrać? Kluczowym pytaniem dla podjęcia decyzji o wyborze metody i miejsca eksploracji stała się kwestia długości zawaliska oddzielającego nas od tajemnic schronu. Pierwszy wykonany przez nas odwiert trafił najpewniej w boczny korytarz śluzy, znajdującej się 36 metrów od końca dużego leja – pozostałości po prawdopodobnym wysadzeniu. Wpuszczona do środka kamera pokazała skrzyżowanie chodników zabezpieczonych solidną drewnianą obudową.

fot. Aleksandra Fink

PRZEBIEG AKCJI „ODKRYWCY" W LUBANIU

1,7 m

1. Odwierty mają ok. 100 mm średnicy i głębokość od 22 do 26 m.

2. 11 kwietnia 2018 roku „Odkrywca" wprowadził w odwiert nr 1 kamerę z dodatkowym oświetleniem (publikacja nr 5/2018). Pozwoliło to dokładniej obejrzeć korytarze. Wówczas ukazały się szyny, na niektórych zdjęciach być może widać wózek górniczy.

26 m

3. 6 sierpnia 2018 do odwiertu została wprowadzona miniłódka z kamerą i oświetleniem. Zdjęcia z tego etapu publikujemy w tym artykule, wkrótce udostępnimy film.

ok. 3 m

4. Ostatni etap: członkowie „Odkrywcy" wejdą do schronu.

Jednak opuszczony na kablu obiektyw nie mógł zajrzeć „za róg" i przekazać nam obrazu sztolni w kierunku wejścia. Jeśli na przykład metr dalej byłaby ona zniszczona, do przekopania czekałoby nas, nie licząc pracy w samym leju, prawie 36 m potencjalnego zawaliska. W takim przypadku należałoby wziąć pod uwagę wejście do drugiego korytarza. Jak zatem zajrzeć za ten „róg"?

Kluczem okazała się woda, która wypełnia schron na różnych poziomach, od 80 do prawie 200 cm. Dzięki temu faktowi można było pokusić się o skonstruowanie jakiegoś rodzaju pojazdu-łódki, wyposażonego w kamerę, który mógłby przepłynąć kilka metrów i pokazać nam to, co kryło się tuż obok.

Pomoc w rozwiązaniu trudnego problemu zaoferowali Damian Szymański wraz z Piotrem Adamczykiem, od wielu lat i z sukcesami podejmujący różnego rodzaju wyzwania z dziedziny elektroniki i robotyki. Zadanie stojące przed konstruktorami było naprawdę skomplikowane. Łódka miała nie tylko przepłynąć pewien odcinek w kompletnych ciemnościach, które należało rozświetlić i przekazać obraz, ale przede wszystkim zmieścić się wraz z całym zestawem w wąskim 10-centymetrowym otworze i zjechać ponad 20 m w dół. Należało zaprojektować wszystko: kadłub, który zanurzy się podczas wodowania, rozmieszczenie kamer, napęd, oświetlenie i system komunikacji. Ostatecznie kadłub niewielkiej jednostki mierzącej w najszerszym miejscu 7 cm (przy 20 cm długości i 5,5 cm wysokości) został wykonany za pomocą drukarki 3d (dzięki wsparciu firmy TME) i wyposażony w oświetlenie ledowe. Konstruktorzy stworzyli specjalne oprogramowanie obsługujące komunikację z łódką za pomocą fal radiowych. Napęd i jednocześnie ster stanowiły dwie niewielkie śruby. Oczywiście komunikowanie się z łódką za pomocą radia nie było możliwe przez dziesiątki metrów skały. Do otworu należało również wprowadzić nadajnik/odbiornik połączony kablem z powierzchnią. Sama łódka musiała

KAMERA MINISTATKU UCHWYCIŁA PRZEBIEG TORÓW W KORYTARZU GŁÓWNYM.

zostać opuszczona na lekkiej lince, dzięki której można było ją ściągnąć z powrotem w przypadku utraty sygnału. Ostatecznie po wielu tygodniach pracy konstruktorom udało się zakończyć całość przygotowań. Nadszedł dzień próby.

Pierwszy etap przebiegł pomyślnie. Zarówno łódka, jak i nadajnik bez problemu zmieściły się w otworze i zostały opuszczone na dół. Łódź rozpoczęła przekazywanie obrazu na górę, śruby mieliły pracowicie wodę i niewielka łódeczka popłynęła do skrzyżowania. Wreszcie mogliśmy zobaczyć to, co znajduje się „tuż za rogiem"! Widoczna wcześniej solidna drewniana obudowa ciągnęła się zarówno w stronę wejścia, jak i głębi schronu. Oznaczało to, że warunki geologiczne w tej partii schronu pozostawały niestabilne. Zobaczyliśmy drewniane stojaki z uchwytami na kable i w końcu widok dla nas najważniejszy – główny korytarz sztolni, wiodący w kierunku wejścia, był niezniszczony. I choć po ok. 5–6 m straciliśmy obraz, w związku z wytłumieniem fal radiowych w podziemiach, to udało się zrealizować główny cel! Dzięki tej informacji możemy ostatecznie wybrać miejsce i metodę, jaką spróbujemy dostać się do wnętrza.

Łódkę wprowadziliśmy również do drugiego odwiertu i szerokiego, 3-metrowego korytarza w centralnej części schronu. Tym razem własne oświetlenie pojazdu nie wystarczało, aby rozproszyć ciemne wnętrze. Z powodzeniem uczyniła to silna lampa Gralmarine, wykorzystywana podczas poprzednich badań. W jej świetle mogliśmy zobaczyć w pełnej krasie szeroki korytarz wykuty w bazalcie i przebieg torowiska. Łódka przepłynęła kilka metrów w kierunku głębi schronu i domniemanego „wagonika", który tym razem widać było dużo wyraźniej. Jednak problemy z silnikami łodzi i sterownością nie pozwoliły dotrzeć do widocznych w obiektywie kamery tajemniczych przedmiotów. Zagadka „wagonika" będzie musiała zatem poczekać do czasu, aż wejdziemy do środka. CDN

ŁUKASZ ORLICKI

ARCHEOLOGIA NIEBIAŃSKA W GORZOWIE WLKP.

SULĘCIŃSKIE STOWARZYSZENIE PRZYJACIÓŁ HISTORII „DENAR" PO RAZ KOLEJNY UDOWODNIŁO, ŻE WSPÓŁPRACA ARCHEOLOGÓW I MUZEALNIKÓW Z DETEKTORYSTAMI PRZYNOSI EFEKTY. OTO PIONERSKIE BADANIA ARCHEOLOGICZNE W... SKLEPIENIU BUDOWLI ŚREDNIOWIECZNEJ NA TERENIE POLSKI. DO 15 WRZEŚNIA WYSTAWĘ ZATYTUŁOWANĄ „ARCHEOLOGIA NIEBIAŃSKA" MOŻNA BEZPŁATNIE ZWIEDZAĆ W OFICYNIE WILLI MUZEUM LUBUSKIEGO W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM.

1 lipca 2017 roku mieszkańcy Gorzowa Wielkopolskiego świętowali 760 rocznicę lokacji miasta. Około godz. 18 w wieży kościoła katedralnego pojawił się ogień. Obchody przerwano, a mieszkańcy z żalem obserwowali trawiony ogniem symbol miasta. Pożar trwał ponad 30 godzin. O ocalenie najstarszego i najcenniejszego zabytku z poświęceniem walczyło ponad 200 strażaków.

Na przestrzeni stuleci świątynię rozbudowano. Pojawiło się prezbiterium, zakrystia, empora oraz aż czterdziestometrowa wieża. Posiada ona pięć pięter i poddasze, a całość ma charakter obronny, na co wskazuje rozmieszczenie okien i otworów obserwacyjnych. Budowla kilkakrotnie była niszczona przez pioruny, a w 1708 roku zniszczeniu uległ dzwon. Odlanego w 1498 i zawieszonego w 1526 roku dzwonu Ave Maria nie oszczędził także zeszłoroczny pożar.

AKCJA GASZENIA WIEŻY KATEDRALNEJ, 2017 ROK.

KAPSUŁA CZASU

Po pożarze zaistniał dogodny moment na otwarcie kapsuły czasu, która znajdowała się na wieży. Na wiatrowskazie katedralnej iglicy widniał rok 1825. Nic zatem dziwnego, że historycy, otwierający kapsułę czasu, spodziewali się artefaktów XIX-wiecznych, a może nawet starszych. Emocje dodatkowo potęgował fakt przestrzelenia kapsuły w 1945 roku (prawdopodobnie przez żołnierza radzieckiego). Zachodziła obawa o stan zachowania zawartości. Chwilową ulgę, kiedy okazało się, że mosiężna tuleja była w stosunkowo dobrym stanie, szybko zastąpiło rozczarowanie. Z tulei kolejno wypadły: moneta zastępcza miasta Landsberg z końca I wojny oraz zwój papieru owinięty w półprzeźroczystą folię. Natychmiast rzuciło się w oczy, że papier nie wygląda na pochodzący z początku XIX wieku. Dla wszystkich stało się jasne, że kapsuła była już otwierana po 1825 roku...

Nie zmienia to jednak faktu, że zawartości depozytu mogą pozazdrościć gorzowianom mieszkańcy niejednego polskiego miasta. Wśród „skarbów" jest przecież koperta z odręcznym podpisem „Notgeld", a w niej plik banknotów zastępczych miasta Landsberg z czasu powojennego kryzysu i inflacji. Kolejne trzy dokumenty obrazują historię miasta: obecny już w gorzowskich archiwach odpis dokumentu z 1781 roku; kolejny, ciekawszy opis historii wieży i wydarzeń w mieście w latach 20. XIX wieku czy spis burmistrzów, rady miejskiej, a także... ceny produktów spożywczych.

PRZEDMIOTY CODZIENNEGO UŻYTKU: SKÓRZANY BUCIK DZIECIĘCY I ZABAWKA – FURKOTKA, DREWNIANE SZTUĆCE, GRZEBIEŃ, PO PRAWEJ PEŁEN PRZEKRÓJ ZEBRANEJ CERAMIKI.

fot. Małgorzata Wrześniak

(PO LEWEJ) MONETY I BANKNOTY ZASTĘPCZE NOTGELD, (PO PRAWEJ) FRAGMENTY NIEMIECKIEJ PRASY ZNALEZIONE PODCZAS PRZESIEWANIA NA SICIE.

W trzecim dokumencie ówczesny nadburmistrz Gerloff 27 marca 1934 roku napisał: „Składamy w tej kuli dla przyszłych czasów....". Dlaczego w kapsule nie pozostawiono poprzednio złożonego depozytu, a jedynie odpis? Może trafił on do ówczesnych zbiorów archiwaliów, które uległy zniszczeniu w czasie wojny? Przestrzelenie kapsuły, a także jednej z monet i dokumentów, świadczy o trudnej, wojennej historii miasta.

ARCHEOLODZY I WOLONTARIUSZE: RAZEM BLIŻEJ NIEBA

Jesienią 2017 roku rozpoczęły się przygotowania do remontu zabytkowej świątyni. Pierwszym etapem prac było jej osuszenie, a następnie usunięcie wypełnienia pach sklepienia kruchty podwieżowej. Wówczas do pracy przystąpili archeolodzy, a także przyjaciele Muzeum Lubuskiego im. Jana Dekerta w Gorzowie Wielkopolskim oraz wolontariusze Sulęcińskiego Stowarzyszenia Przyjaciół Historii „DENAR". Szczególnie narażone na dalszą dewastację było sklepienie pierwszej kondygnacji. Wypełnisko tworzyły grube warstwy humusu, znajdującego się bezpośrednio na sklepieniu, a wraz z nim wiele odpadów nagromadzonych podczas użytkowania wieży. W średniowiecznym budownictwie w celu usztywnienia konstrukcji powszechnie stosowano wypełnienia składające się z ceglanego gruzu wymieszanego z wapnem. W wieży gorzowskiej katedry zamiast gruzu zastosowano ziemię – prawdopodobnie z najbliższego otoczenia budowli. Wyniesione ze świątyni około 30 m^3 humusu stanowiło więc doskonały materiał badawczy o wielowiekowym przekroju.

Kierownikiem badań był Stanisław Sinkowski z Działu Archeologii Muzeum Lubuskiego. Prace prowadzone były zarówno podstawowymi technikami, jakimi operują archeolodzy, jak i z włączeniem wykrywaczy metali. Badacze wiele dni zamiennie przesiewali ziemię na sitach i przeszukiwali detektorami – połączenie wszystkich dostępnych metod dało doskonałe rezultaty. Znaleziono wiele różnorodnych artefaktów pochodzących z okresu od XIV do XXI wieku. Zaangażowanie i skrupulatność uczestników poszukiwań jest godna podziwu – z kilku wywrotek humusu udało się pozyskać m.in. kilkanaście miedzianych lub brązowych szpilek.

Dział numizmatyki Muzeum Lubuskiego uradowało ponad 100 odnalezionych monet. Wśród nich w głównej mierze wystąpiły nominały typowe dla Ziemi Lubuskiej: brandenburskie fenigi brakteatowe z XIV-XVI wieku; brandenburskie i pruskie drobne monety zdawkowe z wieków XVII-XIX (fenigi, grosze srebrne); liczmany kupieckie. Szczególnie cieszą nominały państw sąsiednich: bliżej nieokreślony denar miejski Pomorza

fot. Małgorzata Wrześniak

DZWON AVE MARIA ZDJĘTY Z KATEDRALNEJ WIEŻY: ODLANY W 1498 ROKU, PRZEDZIURAWIONY UDERZENIEM PIORUNA W 1708 ROKU.

Zachodniego z XV wieku; polski półtorak z XVII i półgrosz z XVIII wieku; fenig brakteatowy Zakonu Krzyżackiego z XV wieku. Duża część pozyskanych zabytków metalowych jest silnie skorodowana i będzie wymagała pracochłonnej konserwacji.

Odnaleziono także setki fragmentów ceramiki naczyniowej datowanej na okres od XIV do XIX wieku oraz gotyckiej i nowożytnej ceramiki budowlanej. Szczególne znaczenie dla zbiorów mają przedmioty codziennego użytku: ozdoby, okucia książek, zabawki (metalowa furkotka), nowożytny tłok pieczętny, biżuteria (pierścionek lub obrączka), drewniane łyżki, gliniana fajka, grzebień, skórzany bucik dziecięcy, guziki. – Dość często na sitach odnajdywaliśmy różnej wielkości i w różnym stanie zachowania fragmenty gazet i modlitewnika. Biorąc pod uwagę pochodzenie mas wypełniających, zaskakuje znikoma ilość pozyskanych dewocjonaliów. Były to zaledwie dwa krzyżyki i srebrny medalik – relacjonuje uczestnik badań. – Co ciekawe, w zauważalnej ilości wystąpiły łuski rybie oraz kości zwierzęce i... orzechy. Zapewne to pozostałości posiłków zwierząt, np. ptaków zamieszkujących katedralną wieżę.

Dzięki wytężonej pracy wielu osób ziemia z wypełnień okazała się nie mniej ciekawą kapsułą czasu niż ta na iglicy wieży. Zachwyca nieporównywalnie większa różnorodność odnalezionych zabytków, które w przeciwieństwie do tych zdeponowanych celowo w kapsule, były przypadkowymi zgubami. Większość znalezisk po konserwacji trafiła na ekspozycję w Muzeum Lubuskim w Gorzowie. Atmosferę tamtych dni doskonale oddają umieszczone w sali ekspozycyjnej fotografie, przedstawiające akcję gaszenia wieży oraz pozyskane z pogorzeliska zwęglone belki, wciąż wydzielające swąd spalenizny. Wystawę zatytułowaną „Archeologia Niebiańska" bezpłatnie obejrzeć można do 15 września w oficynie willi Muzeum Lubuskiego przy ul. Warszawskiej w Gorzowie Wielkopolskim.

ALEKSANDRA DUDKA

Specjalne podziękowanie od poszukiwaczy dla firmy Eneris za wsparcie.

ZAWARTOŚĆ KAPSUŁY CZASU: DOKUMENTY I BANKNOTY.

PRZEKAZANIE ZNALEZISKA. OD LEWEJ: DYREKTOR MUZEUM TOMASZ MIEGOŃ, RAFAŁ KOCIĘDA, KRZYSZTOF KUJAWSKI, HENRYK OLEKSIUK – CZŁONKOWIE STOWARZYSZENIA „YLAVIA" Z IŁAWY.

„SKARB" Z ORP KUJAWIAKA

NA 100-LECIE ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI

Co łączy Bałtyk i Marynarkę Wojenną II RP z oddaloną o 150 km na południe Iławą? Do momentu, kiedy otrzymałem maila ze zdjęciem pewnej tabliczki, zdawało się, że nic, a na pewno niewiele. Autorem wiadomości był Krzysztof Kujawski, współzałożyciel i członek Stowarzyszenia „Ylavia" z Iławy. Choć treść była krótka, bo ograniczała się do pytania „co to może być?", to zdjęcie z załącznika wprawiło mnie w niedowierzanie. Jednak inskrypcja zawarta na sfotografowanym przedmiocie nie pozostawiała wątpliwości. Miałem przed sobą zdjęcie tabliczki znamionowej z okrętu ORP Kujawiak – jednego z pierwszych okrętów II RP!

ORP KUJAWIAK

Historia tej jednostki rozpoczyna się podczas Wielkiej Wojny, a dokładnie 11 kwietnia 1917 roku w elbląskiej stoczni Ferdynanda Schichau. Tego dnia został zwodowany kadłub okrętu, który po kilku miesiącach rozpoczął służbę w marynarce wojennej Cesarstwa Niemieckiego. Torpedowiec A68 – bo o nim mowa – nie wziął udziału w walce i po zakończeniu wojny stał się łupem wojennym Anglii. Niedługo jednak gościł u swoich niedawnych wrogów. Odradzająca się Polska, decyzją Rady Ambasadorów z 9 grudnia 1919 roku, otrzymała przydział na 6 torpedowców – wśród nich znalazł się A68, który już jako ORP Kujawiak służył w naszej flocie do września 1939 roku. Zdobyty przez Niemców został prawdopodobnie zezłomowany.

PRZYPADKOWE ZNALEZISKO

I tu historia mogałby się właściwie zakończyć. Jednak za sprawą Krzysztofa Kujawskiego stało się inaczej. Podczas odławiania złomu magnesem neodymowym w jeziorze Jeziorak, niespodziewanie wyciągnął z dna kawałek mosiądzu. – Zdziwienie moje było tym większe, że tabliczka nie miała nawet kawałeczka żelaza, który mógłby zareagować na magnes. Po prostu zaklinowała się w obudowie magnesu i towarzyszącej kotwicy – wspomina odkrywca. – Zadziwiający, ale jakże szczęśliwy zbieg okoliczności.

Po krótkiej kwerendzie byłem pewien, że tabliczka pochodzi z ORP Kujawiak i jest autentyczna. W tej sytuacji nie pozostało nic innego, jak skontaktować się z Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni w celu przekazania znaleziska. Stowarzyszenie „Ylavia" od 10 lat współpracuje ze służbami konserwatorskimi. Prowadzi legalne poszukiwania w myśl zasady, że są przedmioty, które bez względu na wiek stanowią nasze wspólne dobro narodowe i ich miejsce jest w muzealnej gablocie, a nie w domowej szufladzie. W tym czasie przekazało 5 skarbów i ponad 400 pojedynczych zabytków.

fot. Ylavia, NAC

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

WIZYTA W GDYNI

Czwartego lipca udaliśmy się na spotkanie w Gdyni. Tabliczkę przekazaliśmy na ręce dyrektora Tomasza Miegonia, który nie krył radości z nowego nabytku. Każdy, kto zwiedzał gdyńskie muzeum, wie, jak mało pamiątek zachowało się po naszej przedwojennej flocie. I dlatego przekazanie tabliczki jest dla nas ogromnym sukcesem i powodem do dumy. Tym bardziej że dzieje się to w setną rocznicę odzyskania przez Polskę niepodległości.

Pytanie, jak owa tabliczka znalazła się w jeziorze Jeziorak, pozostaje otwarte. Brak informacji archiwalnych i jednoznacznych danych na samej tabliczce pozwala tylko snuć domysły. Najprawdopodobniej podczas złomowania wraku przez Niemców sprawne urządzenia i maszyny zostały zdemontowane i sprzedane na rynek cywilny, który w obliczu wprowadzonej reglamentacji towarów był bardzo chłonny. Ostatnią funkcją, jaką pełnił ORP Kujawiak, była funkcja pływającego zbiornika paliwa, który musiał być wyposażony w szereg pomp i agregatów. Być może tabliczka pochodzi z jednej z nich? Być może jeden z kilku właścicieli statków w Iławie zakupił pompę i kiedy ta dotarła do adresata niepotrzebną tabliczkę wrzucił do Jezioraka?

RAFAŁ KOCIĘDA

Poszukiwacz skarbów, regionalista i pasjonat odkrywania historii miasta Iława. Współzałożyciel i prezes Stowarzyszenia „YLAVIA". Autor książki „Iława wczoraj i dziś".

WRAKI STA

Lokalni pasjonaci historii z brytyjskiej grupy „Timescapes" rok temu przypadkowo odkryli wrak z czasów Tudorów (dynastia rządząca w Anglii w latach 1485–1603) na mieliźnie w Tankerton Beach, niedaleko Whitstable w hrabstwie Kent. Do tego czasu (sierpień 2018) był chroniony przed gapiami, ponieważ jest jedynym zachowanym wrakiem z tego okresu z południowego wschodu Anglii, należy zatem do bardzo cennych obiektów. Latem 2018, czyli właśnie teraz, powinny się zacząć prace wykopaliskowe.

Pierwotnym celem poszukiwaczy z „Timescapes" było wówczas zwiedzanie schronów z II wojny światowej. Jednak to nie fortyfikacje stały się cennym

POZOSTAŁOŚCI WRAKU Z KOŃCA XVIII WIEKU ODNALEZIONEGO na CAMBER SANDS. CZĘŚĆ JEGO DREWNA POCHODZI Z AMERYKI PŁN.

CZĘŚCIOWE ODSŁONIĘCIE WRAKU W TANKERTON.

WIDOK Z DRONA, WRAK W TANKERTON.

fot. Historic England

TKÓW SPRZED 500 LAT

znaleziskiem, ale właśnie wrak sprzed ok. 500 lat. Jego zarys został zauważony przez poszukiwaczy w mulistym dnie podczas odpływu. Okazało się, że obiekt ma ok. 12 metrów długości i 5 metrów szerokości.

Mark Harrison z „Timescapes", powiedział: „Byliśmy zaskoczeni, gdy zobaczyliśmy drewno statku wynurzającego się z piasku. Zgłosiliśmy to odkrycie do „Historic England". Cieszymy się, że to, co okazało się wrakiem z epoki Tudorów, zostanie ocalone".

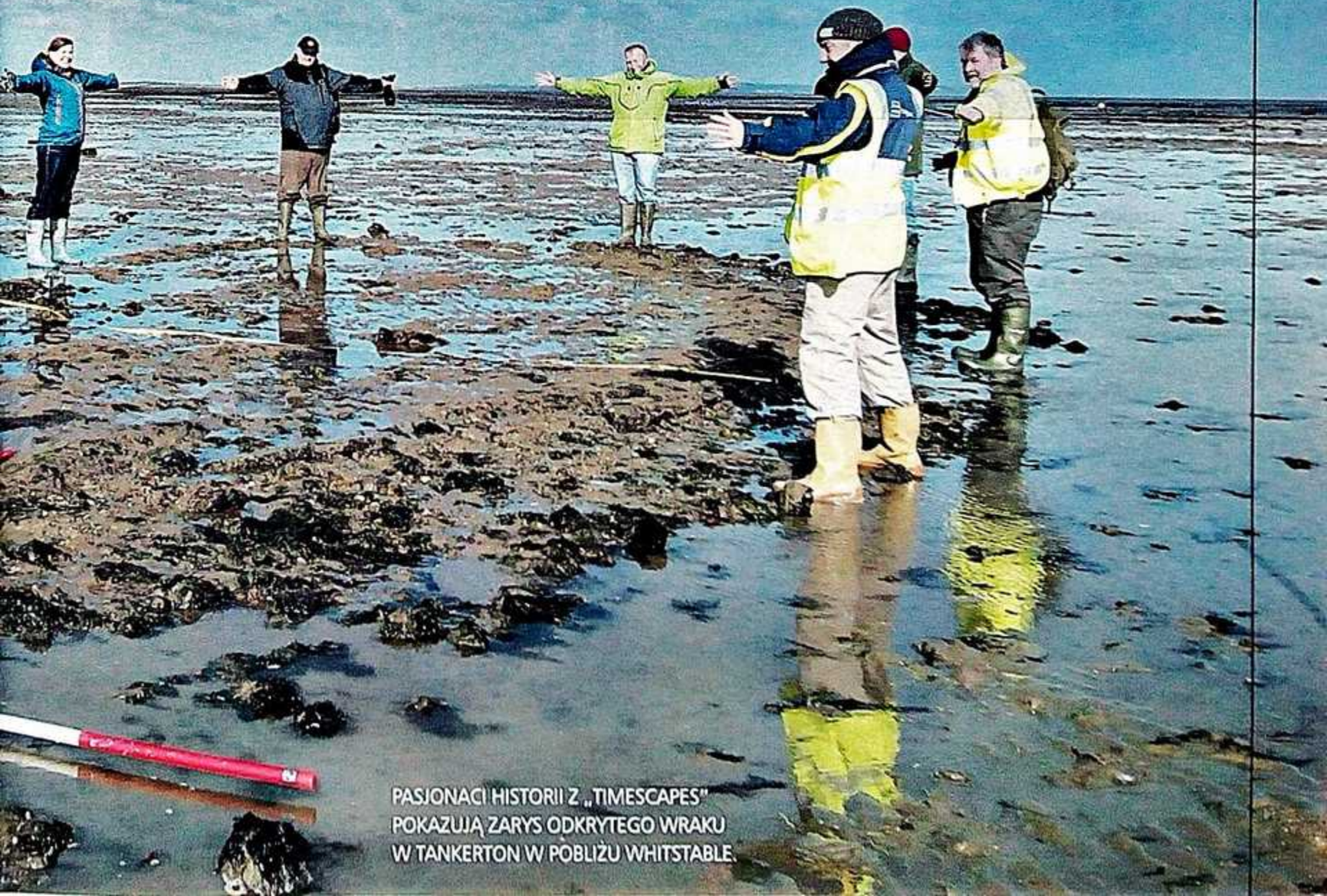
Wyniki badań mówią bowiem, że jedna z desek dębowych pochodzi z drzewa, które zostało ścięte w 1531 roku. Trzy inne próbki dębu zostały wstępnie datowane na XVI wiek. Sądzi się, że jest to statek towarowy z masztem z końca XVI lub początku XVII wieku o wadze około 100 do 200 ton.

Położenie wraku wskazuje wstępnie, że mógł być on używany do przewożenia miedzi. Miedź, zwana także zielonym witriolem – uwodnionym siarczanem żelazawym – była stosowana w przemyśle tekstylnym jako środek utrwalający barwnik i do produkcji atramentu.

Teraz archeolodzy mają nadzieję na odkrycie rzeczy osobistych, a także ładunku we wraku statku.

Drugi wrak, tym razem z końca XVIII wieku, odnaleziono na Camber Sands, również przez lokalnego pasjonata i również przez dłuższy czas był on chroniony. „Historic England" zbadała i zidentyfikowała wrak i określiła jego wymiary na: 47,2 m długości oraz 9,5 m szerokości. Co ciekawe, część drewna pochodzi z Ameryki Północnej, co pokazuje, że statek został skonstruowany lub naprawiony przy użyciu dębu północnoamerykańskiego.

Duncan Wilson, dyrektor naczelny „Historic England", powiedział: „Te dwa bardzo różne statki są bardzo interesujące. Dzięki nim wyjaśnimy naszą morską przeszłość. (...) Jestem bardzo zadowolony, że wolontariusze są tak zaangażowani w odkrycia (...)".



PASJONACI HISTORII Z „TIMESCAPES" POKAZUJĄ ZARYS ODKRYTEGO WRAKU W TANKERTON W POBLIŻU WHITSTABLE.

NAREW ZNÓW EKSPLOROWANA

21 i 22 lipca 2018 roku Stowarzyszenie Historyczno-Badawcze „Triglav" przeprowadziło poszukiwania na Narwi zgodnie z decyzją MWKZ nr 835/2018. Szeroko zakrojony plan poszukiwań zakładał m.in. zobrazowanie i określenie kształtów obiektów, których identyfikacja była dotąd niemożliwa lub niepewna ze względu na częściowe zagłębienie w dnie rzeki; wykrycie i zidentyfikowanie obiektów nieodnalezionych dotychczas przy pomocy sonaru; zweryfikowanie przekazów dotyczących istnienia tunelu biegnącego z Twierdzy Modlin przez Spichlerz do Kazunia; zweryfikowanie przekazu ustnego dotyczącego zatopienia tankietki TK-3 przez oddziały niemieckie po 1939 roku; odnalezienie fragmentu legendarnego Mostu Singelsa, wybudowanego w 1836 roku przez holenderskiego inżyniera robót hydraulicznych J. H. Singelsa, który 15 marca 1888 roku został zniszczony przez cofającą się krę.

– Cała historia naszych badań zaczyna się już w 2012 roku – mówi Sławomir Kaliński z Triglav. – Nastąpiło wówczas wstępne rozpoznanie terenu. Potem w 2015 roku, dzięki rekordowo niskiemu stanowi wód, zostały namierzone pierwsze obiekty, wraki. Dziś najprawdopodobniej mamy część maszyny parowej, być może silnik.

Choć wyniki poszukiwań, prowadzonych metodą GPR, czyli georadarem umieszczonym na jednostce pływającej, są bardzo obiecujące, to jednak wiele obiektów zalegających badany fragment Narwi wciąż nie zostało zidentyfikowanych.

Stowarzyszenie „Triglav" dziękuje: firmie Georadar24; nurkom - Mariuszowi Szymańskiemu, Michałowi Błaszczykowi, Bogdanowi Walaszkowskiemu i Michałowi Peńkowskiemu; Mazowieckiemu Komendantowi Wojewódzkiemu Straży Pożarnej, St. Bryg. Bogdanowi Łasicy, JRG Legionowo, asp. sztab. Tomaszowi Kołodzińskiemu, OSP Nowy Dwór Mazowiecki za profesjonalne poszukiwania sonarem bocznym oraz za zabezpieczenie akcji na wodzie; członkom KPE Eksplorer za wsparcie.

SZTOLNIA „ZA PIĘCIOMA STAWAMI"

poniżej możemy znaleźć kilka małych, częściowo wyschniętych stawów. Stąd właśnie wzięła się nazwa sztolni.

Grupa początkowo miała w planach użycie pontonu, jednak członkowie wyprawy zdecydowali się na eksplorację, brodząc po pas w lodowatej wodzie. Obiekt chociaż niewielki, to bardzo atrakcyjny i zdecydowanie fotogeniczny. Pamiętajmy jednak, że jak zwykle w przypadku odwiedzania tego typu miejsc, istnieje tu ryzyko powstania zawału. Każdą wyprawę powinno zatem poprzedzić specjalistyczne przygotowanie.

MAŁOPOLSKA GRUPA POSZUKIWAWCZO-HISTORYCZNA

Czasami na eksploracyjnym szlaku można trafić na miejsca wprost wyjęte z baśni lub filmu. Członkowie Małopolskiej Grupy Poszukiwawczo-Historycznej mieli takie szczęście.

Tak zwana sztolnia „Za pięcioma stawami" w Starym Lesieńcu, jeśli chodzi o malowniczość wejścia, bije na głowę chyba większość obiektów na Dolnym Śląsku. Wlot sztolni znajduje się w niewielkim wąwozie. Został wykuty w skale i przypomina drzwi. – Gdy je odnaleźliśmy, zdawało nam się, że stoimy przed portalem do innego, podziemnego świata. Nieprzenikniona ciemność we wnętrzu sztolni tylko dodaje tajemniczości i uroku...

Sztolnia w Starym Lesieńcu to sztolnia wodna, a więc obiekt w całości zalany wodą, sięgającą fragmentami po pas. Prawdopodobnie woda z obiektu miała służyć do zasilania sztucznego zalewu. Do tej pory

...PRZESŁUCHAĆ KAM

MAREK MICHALSKI, RAINER KARLSCH, ANDREAS SULZER

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

MLERA...

fot., ilustr. archiwum autorów

Czy zupełnie nieznany i niepublikowany dotychczas dokument pomoże rozwiązać zagadkę śmierci generała SS dr inż. Hansa Kammlera...? Czy wśród wielu hipotez to „amerykański trop" okaże się najbardziej prawdopodobny...?

Podziemna hala montażowa w Bergkristal. Na uwagę zasługuje tablica informacyjna w pięciu językach, w tym języku polskim, informująca o konieczności oddania pierwszej wykonanej sztuki do kontroli jakości.

W poprzednim artykule, który ukazał się w sierpniowym (8/2018) numerze „Odkrywcy", zatytułowanym „...Zapytajcie Kammlera...", zaprezentowaliśmy kilka fragmentów zeznań oraz raportów na temat Hansa Kammlera, które powstały w trakcie oraz bezpośrednio po wojnie. Kontynuując, chcielibyśmy odnieść się do zagadnień, które nie zostały szerzej poruszone w poprzednim numerze, a naszym zdaniem są jeszcze bardziej istotne z punktu widzenia potwierdzenia tezy o tym, że Kammler przeżył wojnę i znajdował się w rękach Amerykanów. Chodzi mianowicie o rozkaz wydany w dniu 2 listopada 1945 roku przez dowodzącego wywiadem lotniczym Stanów Zjednoczonych Generała George C. McDonalda. Do tego niezwykle interesującego dokumentu udało się dotrzeć w ramach szeroko zakrojonych kwerend archiwalnych, przeprowadzonych w latach 2016–2017 w Stanach Zjednoczonych. Rozkaz dotyczył przesłuchania trzech osób wchodzących w skład najwyższego kierownictwa niemieckich struktur technicznych, rozwojowych, uzbrojenia, konstrukcji budowlanych nadziemnych oraz podziemnych, realizowanych przez III Rzeszę. Wymienionymi w piśmie osobami byli Speer, Sauer oraz... Kammler. Jest to pierwszy, dotychczas zupełnie nieznany i niepublikowany w innych źródłach, oficjalny dokument armii Stanów Zjednoczonych, dotyczący przesłuchania generała SS dr inż. Hansa Kammlera. Rozkaz ten był najprawdopodobniej pokłosiem szeroko zakrojonych działań Amerykanów w związku z prowadzonymi przez nich dochodzeniami, mającymi wyjaśnić wszystkie kwestie dotyczące przeniesienia niemieckiej produkcji zbrojeniowej „pod ziemię".

Dr inż. budownictwa w służbie SS

Jak zapewne wielu Czytelnikom wiadomo Kammler, z wykształcenia inżynier budownictwa, ukończył Wyższą Szkołę Techniczną w Gdańsku, a przed wojną pełnił funkcje państwowe związane właśnie z budownictwem. Oprócz przejęcia, w ostatnim etapie wojny, różnych funkcji związanych z rozwojem techniki wojskowej „zasłynął" rozbudową i usprawnieniem krematoriów oraz komór >>>

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o h... jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

>>> gazowych w Auschwitz-Birkenau, Majdanku, Bełżcu. „Wsławił" się sprawnym procesem odzyskania materiałów budowlanych po pogromie w getcie warszawskim. Jego zdolności organizacyjne i wiedza budowlana wykorzystane zostały w przenosinach, między innymi, produkcji rakiet V2 do podziemnego kompleksu w Nordhausen oraz stworzeniu wielu nowych fabryk podziemnych. Zarządzał swoim biurem, a właściwie zespołem projektowym, z główną siedzibą zlokalizowaną w Berlinie. Ze względu na pełnione funkcje posiadał pełny przegląd lokalizacji już powstałych podziemnych budowli specjalnego przeznaczenia, planów budowy nowych, jak również zastosowanych technik budowlanych, statusu badań geologicznych oraz samego przeznaczenia danych obiektów. Zgodnie z alianckim raportem w skład tzw. sztabu Kammlera wchodzili m.in.: Lubeck, Hesse, profesor Haertel (zagadnienia geologiczne), profesor Schultz, doktor Linzel (zagadnienia wentylacji) oraz profesor inżynier Hubert Rimpl (szef zespołu architektów). Wymienieni przez Aliantów naukowcy wchodzili, naszym zdaniem, do tzw. sztabu naukowego generała Kammlera. W skład jego bezpośredniego otoczenia, który tworzył jego sztab, wchodzili m.in.: Heinz Schürmann (inżynier), Arthur Strack (dział kadr), Alfred Sorge (inżynier), Zeuner, Courte, Preuk (kierowca). Siedziba sztabu Kammlera mieściła się w jego prywatnej willi na Taunustraße 8 w Berlinie i kamuflowana była jako „Baubüro Kammler".

Listy i zestawienia amerykańskiego wywiadu

Poszukiwany doktor inżynier budownictwa w służbie SS był bezdyskusyjnie osobą pożądaną przez wywiad armii Stanów Zjednoczonych. W okresie wojny wywiad amerykański oraz brytyjski zdobył i wytworzył niezliczoną ilość dokumentów związanych z obiektami podziemnymi. Począwszy zarówno od zeznań, różnej wartości, składanych np. przez

Major Ernst Englander oraz „Pan Meier" w obozie przesłuchań. Zdjęcie z kolekcji Franka Döberta.

jeńców niemieckich, a skończywszy na wnioskach powstałych w oparciu o interpretację zdjęć lotniczych, badaniach geologicznych czy wizjach lokalnych. Na podstawie w/w dokumentów wyznaczane były nie tylko cele ewentualnych bombardowań, ale również cele przeznaczone do badań terenowych prowadzonych przez wydzielone grupy badawcze. Zdobyte informacje stanowiły nieocenione źródło wiedzy, które po zakończeniu wojny Amerykanie i Brytyjczycy wykorzystali do budowy własnych instalacji podziemnych. Obiekty takie jak podziemne fabryki zlokalizowane w Ebensee, Gusen, Nordhausen czy w okolicach Pragi oraz w wielu innych miejscowościach stanowiły podstawę do opracowania zbiorczych list obiektów podziemnych. Niektóre z obiektów, ze względu na ich znaczenie, podlegały dokładniejszemu sprawdzeniu przez Aliantów, inne pozostawały tylko i wyłącznie na etapie rozpoznania archiwalnego. Wielu zeznań nigdy, z różnych przyczyn, nie udało się zweryfikować.

Przykładami list niemieckich obiektów podziemnych, wytworzonych przez Aliantów, może być lista z 23 marca 1945 roku dotycząca składów paliw, które znajdowały się w amerykańskiej strefie okupacyjnej. Inna lista, z dnia 27 marca 1945 roku, zawierała zestawienie podziemnych fabryk produkujących na potrzeby niemieckiego lotnictwa (samoloty jak i części), znajdujących się w radzieckiej strefie wpływów. Jednym z ciekawszych dokumentów jest dokument z 1 czerwca 1945 roku stanowiący zbiorcze zestawienie informacji nt. celu o numerze 28/5.55, będącym w rzeczywistości niemiecką firmą funkcjonująca pod nazwą „Industriekontor G.m.b.H". Dokument ten zawiera niekompletne zestawienie niemieckich fabryk podziemnych wraz z oznaczeniem kodowym, przeznaczeniem oraz lokalizacją. Oprócz w/w danych znajdują się w niej również informacje na temat podziału pod względem geograficznym i organizacyjnym działań prowadzonych przez Organizację Todt. Wszystkie tego rodzaju i podobne dane wykorzystane zostały przez Hansa Waltera Wicherta do opracowania zbiorczego zestawienia obiektów podziemnych przedstawionych w znanej książce „Decknamenverzeichnis deutscher unterirdischer Bauten des zweiten Weltkrieges". >>>

A-2 [illegible]
UNITED STATES AIR FORCES IN EUROPE
U.S. AIR/AIR MINISTRY BRANCH
A.I.12/USAF

APO 417, U.S.Army.
1 August 1946.

SUBJECT: Whereabouts and Activities of Generalmajor Georg Dietrich PELTZ.

TO : Lt. Colonel Englander, c/o Central Intelligence Group,
War Department Building, 21st and Virginia Avenue, N.W.
Washington, D.C.

PUNKT 13 MEMORANDUM GENERAŁA MCDONALDA Z SIERPNIA 1945 ROKU. „ZALECA SIĘ, BY PISMO TO PRZEKAZAĆ DO KWATERY GŁÓWNEJ SIŁ POWIETRZNYCH WRAZ Z POMYSŁEM WYBORU CELÓW Z WYMIENIONYCH POWYŻEJ [INSTALACJI PODZIEMNYCH] ODPOWIEDNICH DO PRZEPROWADZENIA TAJNEGO EKSPERYMENTU Z WYKORZYSTANIEM BOMBY ATOMOWEJ Z NAPĘDEM RAKIETOWYM".

SECTION 28 - H.O. DOCUMENTS / PERSONNEL

British Organizer - Lt. Col. G. W. WHITE — M.I. 17, War Office, S.W.1. [illegible]

U. S. Organizer - Brig. Gen. George C. McDONALD — Headquarters, USSTAF, 13, Berkeley Square, W.1. [illegible]

SECTION 29 - NAVAL CONSTRUCTION

British Organizer - Mr. V. G. SANDERS — D.N.C. Admiralty, S.W.1. Admiralty, Bath. [illegible]

U. S. Organizer - Capt. H. A. IMBRIE, USN — United States Navy, 8, Grosvenor Square, [illegible]

13. It is recommended that this paper be forwarded to Headquarters, Army Air Forces, with the idea of selecting targets of above mentioned types for secret experiment of rocket propelled atomic bomb.

APPROVED BY: [illegible]

PREPARED BY: GCMD

POST HOSTILITIES INTELLIGENCE

GEORGE C. McDONALD,
[illegible]igadier General, U.S.A.

FRAGMENT DOKUMENTACJI 28 PODKOMITETU CIOS, W SKŁAD KTÓREGO WCHODZIŁ GENERAŁ MCDONALD ORAZ JEGO BRYTYJSKI ODPOWIEDNIK.

19 June 1945

TO WHOM IT MAY CONCERN:

Dr. Fritz Zwicky is currently assigned to Air Technical Intelligence, this Headquarters, and is engaged in a high priority project of the Army Air Forces. Discharge of responsibilities assigned to Dr. Zwicky under this project requires that he examine intelligence targets which include German installations and equipment. It is also necessary that he thoroughly interrogate and supervise the activities of German scientific personnel in order that methods and procedures which they have employed may be thoroughly understood.

It is requested that Dr. Zwicky be given all possible aid in the performance of his mission and that he be assisted in the safe-guarding, development, removal and forwarding of such items of equipment and material as necessary for the completion of this mission.

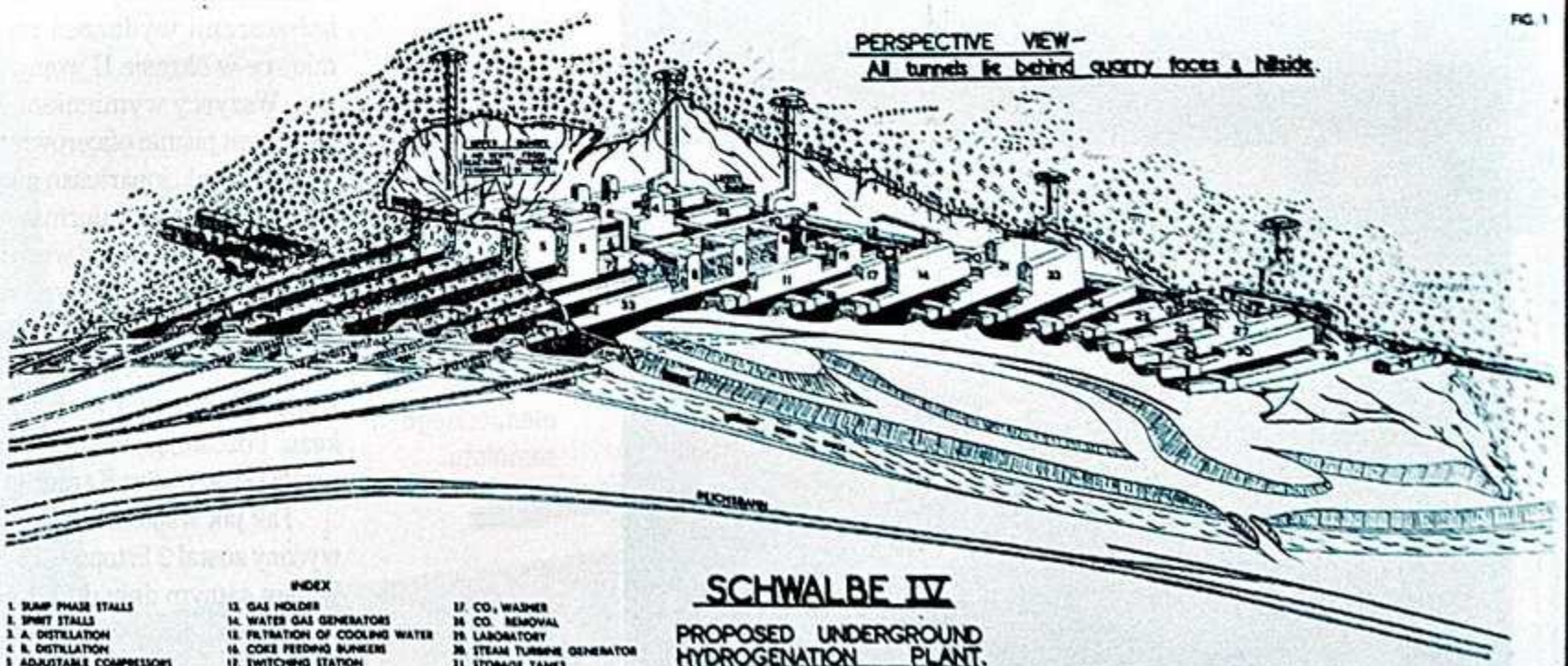
GEORGE C. McDONALD
Brigadier General, U.S.A.
Assistant Chief of Staff, A-2.

DOKUMENT, LIST ŻELAZNY, POCHODZĄCY ZE SZTABU GENERAŁA MCDONALDA UKAZUJĄCY JAKĄ WŁADZĘ POSIADAŁ ON NA TERENACH ZAJĘTYCH PRZEZ AMERYKANÓW. O DOKTORZE FRITZU ZWICKY WYSTARCZY POWIEDZIEĆ... PER ASPERA AD ASTRA.

PRZYKŁADOWY RYSUNEK OBIEKTU PODZIEMNEGO POCHODZĄCY ZE ZBIORCZEJ DOKUMENTACJI BRYTYJSKIEJ.

FIG. 1

PERSPECTIVE VIEW—
All tunnels lie behind quarry faces & hillside.



INDEX

1. SURGE PHASE STALLS
2. SPIRIT STALLS
3. A. DISTILLATION
4. B. DISTILLATION
5. ADJUSTABLE COMPRESSORS
6. INJECTOR PUMPS
7. CIRCULATING PUMPS
8. POWER STATION (Boiler Houses)
9. TUNNEL FOR PIPE LINES & REMOVAL OF ASHES & FOUL AIR
10. AUXILIARY COMPRESSORS
11. TURBINES
12. TUBE & ASSEMBLY TUNNEL
13. GAS HOLDER
14. WATER GAS GENERATORS
15. FILTRATION OF COOLING WATER
16. COKE FEEDING BUNKERS
17. SWITCHING STATION
18. TRANSFORMERS
19. GENERATORS
20. CLINKER BREAKING
21. ALKACID PLANT
22. CONTROL STATION
23. HYDROGEN CONVERSION
24. WORK SHOP
25. COMPRESSORS
26. AIR INTAKE STATION
27. CO, WASHER
28. CO. REMOVAL
29. LABORATORY
30. STEAM TURBINE GENERATOR
31. STORAGE TANKS
32. FILLING TUNNEL
33. COKE SUPPLY
34. STABILISATION
35. INJECTOR PUMPS CONTACT PREPARATION
A. Raw Products
B. Finished Products
C. Motor Gas

SCHWALBE IV

PROPOSED UNDERGROUND HYDROGENATION PLANT.

(BERGIUS PROCESS)

>>>

Generał McDonald wkracza do akcji

Zgromadzona przez Aliantów olbrzymia ilość zbiorczych zestawień oraz pojedynczych informacji na temat niemieckich obiektów podziemnych, ich różnorodność oraz wielokrotnie nowatorskie podejście do rozwiązywania problemów technicznych i organizacyjnych, skłoniły dowództwo Armii Stanów Zjednoczonych do uporządkowania przedmiotowego zagadnienia. Na scenie pojawił się generał George Clement McDonald. Generał McDonald, rocznik 1892, piastujący w tamtym czasie funkcję zastępcy Szefa Sztabu Armii Lotniczej Stanów Zjednoczonych w Europie, otrzymał od swojego odpowiednika z Kwatery Głównej w Waszyngtonie rozkaz zajęcia się sprawą niemieckich instalacji podziemnych. Wygląda na to, że właśnie generał McDonald ze względu na swoją funkcję szefa wywiadu w sztabie Armii Lotniczej Stanów Zjednoczonych był osobą najbardziej zorientowaną i zainteresowaną tym tematem. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że w sierpniu 1945 roku informacje nt. niemieckich obiektów podziemnych nabierają innej wagi i znaczenia. Wybuch amerykańskich bomb atomowych uzmysławia wszystkim zainteresowanym znaczenie budowli podziemnych w walce o przetrwanie. Kto jak kto, ale to właśnie Niemcy, tym samym Kammler, Speer oraz Sauer, wraz ze swoimi podwładnymi i współpracownikami, byli jednymi z najbardziej zaangażowanych w rozwiązywanie problemów związanych z tą dziedziną budownictwa. Trwa gorączkowe gromadzenie danych oraz ujednolicenie tych już posiadanych.

Hans Kammler oraz Oswald Pohl w miejscowości Ebensee.

Rozkaz: przesłuchać Kammlera

Wszystko zaczyna się w październiku 1945 roku, kiedy to Kwatera Główna Sił Powietrznych, a dokładniej Dowództwo Techniczne Wojsk Lotniczych znajdujące się w Wright Field w stanie Ohio, zwraca się do głównodowodzącego armią lotniczą Stanów Zjednoczonych w Europe o wyjaśnienie „kilku" kwestii (w rzeczywistości dokument liczy około 100 pytań) dotyczących aspektów technicznych, organizacyjnych czy nawet psychologicznych, związanych z niemieckimi obiektami podziemnymi. Tryby wywiadowczej maszyny zaczynają działać. W ramach wielu innych działań pomocnych w rozpoznaniu, szacowanych na około 800, obiektów podziemnych generał brygady George C. McDonald nakazuje przesłuchanie Kammlera. Personalny rozkaz wydany zostaje majorowi Ernestowi Englanderowi, dyrektorowi CSDIC (Combined Services Detailed Interrogation Centre).

Wymienione w tym niezwykłym dokumencie osoby były czynnymi bohaterami wydarzeń mających miejsce w okresie II wojny światowej. Wszyscy wymienieni w przytoczonym piśmie oficerowie amerykańscy i funkcjonariusze niemieccy nie są wymysłem informatorów lub agentów. Możemy stwierdzić, że w przypadku czterech posiadamy stuprocentową pewność, opierając się na innych dostępnych źródłach, że „żyły" w czasie wydawania rozkazu. Pozostają, jak zwykle, wątpliwości co do osoby Kammlera.

Tak jak wspomnieliśmy, rozkaz wydany został 2 listopada 1945 roku. W tym samym dniu dotarł do adresata. Układ, nagłówek oraz pieczęć datowa nie odbiegają od wielu innych dokumentów wytworzonych w imieniu generała McDonalda. Zwraca uwagę forma rozkazu. Punkt 3. >>>

Grupa sześciu generałów Armii Stanów Zjednoczonych. Od lewej siedzą: gen. dywizji Ralph Royce, gen. broni Carl Spaatz, gen. dywizji Hugh Knerr. Od lewej stoją : gen. brygady Theodore Curtis, gen. dywizji Hoyt S. Vandenberg (późniejszy szef CIG) oraz gen. brygady George McDonald.

Generał George Clement McDonald na tle zdobycznego niemieckiego samolotu.

SKAN DOKUMENTU PODPISANEGO PRZEZ GENERAŁA GEORGA C. MCDONALDA ROZKAZUJĄCY PRZESŁUCHAĆ SPEERA, KAMMLERA ORAZ SAUERA. ROZKAZ BRZMIAŁ NASTĘPUJĄCO [TŁUM. AUTORÓW]:

1. OTRZYMAŁEM ROZKAZ OD ASYSTENTA SZEFA SZTABU DS. WYWIADU, KWATERY GŁÓWNEJ SIŁ POWIETRZNYCH, WASZYNGTON D/C, ABY DOSTARCZYĆ SZCZEGÓŁOWYCH INFORMACJI DOTYCZĄCYCH WROGICH INSTALACJI PODZIEMNYCH, ICH ASPEKTÓW TECHNICZNYCH, ITP.
2. WOBEC NIEDAWNYCH/OSTATNICH OSIĄGNIĘĆ NAUKOWYCH UZNAJE SIĘ, ŻE SPRAWĄ NAJWYŻSZEJ WAGI ORAZ POSIADAJĄCĄ NAJWYŻSZY PRIORYTET DLA PRZYSZŁEGO PLANOWANIA JEST UZYSKANIE PRZEZ NAS KORZYŚCI Z NIEMIECKICH DOŚWIADCZEŃ ODNOŚNIE WYKORZYSTANIA TEGO RODZAJU OBIEKTÓW.
3. W CELU ZAINICJOWANIA WYMAGANYCH BADAŃ, ZOSTAJE PAN ZOBOWIĄZANY DO PODJĘCIA NIEZBĘDNYCH KROKÓW, ABY OSOBIŚCIE PRZESŁUCHAĆ SPEERA, KAMMLERA I SAUERA, A NASTĘPNIE, TAK SZYBKO JAK TO MOŻLIWE, ZARAPORTOWAĆ USTALENIA DO MNIE.

CONFIDENTIAL

HEADQUARTERS
UNITED STATES AIR FORCES IN EUROPE
Office of Asst. Chief of Staff A-2
APO 633

AAF Station 179
2 November 1945

SUBJECT: German Underground Installations.

TO: Major GENT MCDONALD, A.C., Headquarters USAFE, APO 633.

1. I have been instructed by the AC of S A-2, Headquarters Army Air Forces, Washington, D. C., to furnish detailed information from many aspects on many underground installations, technique, etc.

2. In view of recent scientific developments, it is considered of the utmost importance for future planning and of the highest priority that we obtain all the benefits of the experience of German industry regarding the use of such facilities.

3. To implement the required study, you are directed to make the necessary arrangements to personally interrogate Speer, Kammler and Sauer and report your findings to me as soon as possible.

ORDER C. McDONALD,
Brigadier General, U.S.A.
Asst. Chief of Staff A-2.

FRAGMENT ALIANCKIEGO KWESTIONARIUSZA DOTYCZĄCEGO NIEMIECKICH OBIEKTÓW PODZIEMNYCH.

II. Labor.

1. Total number of employees, show % direct (productive) and indirect (non-productive). Direct excludes supervision, inspection, production control, storage, engineering, and tooling workers.

2. Per cent of female employees.

3. What per cent of labor was slave, German, foreign?

4. Who owned the plant: state or private interests? If the latter, what was the nationality of the management?

5. Were the original plant personnel used or were workers living near the new location employed?

6. What were the number of days a week worked?

7. Number of shifts a day?

8. Number of hours in each shift?

9. How was worker morale?

10. Was any inducement given workers: medals, bonuses, higher wages, music during working hours, etc?

11. Was there any psychological worker resistance to movement underground?

>>> rozkazu jasno i wyraźnie wskazuje, że przesłuchanie ma zostać wykonane osobiście przez majora Englandera. Przyznam, że wśród dziesiątek tysięcy dokumentów wywiadowczych będących w naszym posiadaniu, jest to jedyny tego rodzaju rozkaz.

Na marginesie „kammlerowskich" rozważań ciekawym wydaje się również punkt 2 przedmiotowego pisma. Jakie to „...niedawne osiągnięcia naukowe...", przytoczone w rozkazie, mógł mieć na myśli generał McDonald? W artykule nie rozwiniemy tego zagadnienia, pozostawiając je bez komentarza. Odsyłamy jedynie Czytelników do zapoznania się z fragmentem pisma z sierpnia 1945 roku, sygnowanego przez McDonalda, które powstało w ramach rozważań nt. niemieckich instalacji podziemnych. Prosimy je potraktować jako ciekawostkę, która czeka na swoje wyjaśnienie (patrz zdjęcie podpisane jako Punkt 13...).

Wracając do rozkazu. Dodatkowym elementem podkreślającym jego rangę jest odręczny dopisek ołówkiem potwierdzający najprawdopodobniej dostarczenie pisma do rąk własnych odbiorcy w dniu 2 listopada. Odręcznie dopisane sformułowanie „Special Project" mogło powstać zarówno w momencie powstania pisma, jak i później, w momencie archiwizacji dokumentów. Dokument jest dokumentem autentycznym i bezdyskusyjnie jest ewenementem związanym z osobą Kammlera.

Analiza: personalia

Aby przeanalizować dalsze elementy występujące w piśmie/rozkazie, musimy rozpocząć od spraw personalnych. Pominiemy Speera, Sauera oraz Kammlera. Zacznijmy od generała McDonalda, zadając sobie podstawowe pytanie. Czy McDonald mógł się pomylić, zlecając przesłuchanie kogoś, kto od sześciu miesięcy nie znajduje się wśród żywych? Naszym zdaniem – nie. Wysokiej rangi oficer wywiadu, człowiek odpowiedzialny za całościowe planowanie i realizację celów wywiadowczych Armii Lotniczej Stanów Zjednoczonych w Europie, nie popełnia takich błędów. Zresztą, jak przyznawali jego współpracownicy z okresu wojny, na przykład generał Elwood Richard Quesada, dowódca 9 Armii Lotniczej, McDonald był najlepiej poinformowanym oficerem w lotnictwie. Spośród wielu jego funkcji wystarczy wymienić te pierwszoplanowe: szef wywiadu w teatrze europejskich zmagań, zastępca szefa sztabu dowództwa Armii Lotniczej Stanów Zjednoczonych w Europie, członek rady OSS (Office of Strategic Services) oraz kilku innych instytucji związanych z operacjami specjalnymi, twórca i aktywny członek jednego z podkomitetów CIOS (nomen omen komitetu nr 28 „Dokumentacja oraz Personel"). Najprawdopodobniej wskazywał i opiniował również niemieckie cele na tzw. Czarnych i Szarych Listach. Był odpowiedzialny za poszukiwanie, odnalezienie oraz transport do Anglii i Stanów Zjednoczonych niemieckiej wiedzy technicznej zarówno w postaci zdobycznych dokumentów, jak i personelu. Był dowódcą, który nadzorował ucieczki i ewakuację alianckiego personelu lotniczego z terytorium zajętego przez Niemcy. Podsumowując, możemy stwierdzić – właściwy człowiek na właściwym miejscu.

Kwestia zleceniodawcy została wyjaśniona, a kim zatem był adresat przedmiotowego rozkazu? Major Ernst Englander, późniejszy podpułkownik Armii Stanów Zjednoczonych, postać na tym etapie nie do końca rozpoznana. Według danych kontrowersyjnego historyka Davida Irvinga, przedstawionych w internetowym wydaniu książki „Norymberga. Ostatnia Bitwa", cywil Englander był finansistą z Wall Street. Jako wojskowy był głównym śledczym zespołu CSDIC (dyrektor), który odpowiadał za przesłuchania takich osób jak Milch, Speer czy Goering. Englander przesłuchiwał również niemieckiego pilota Hansa Feya, tego samego, który „dostarczył" Amerykanom pierwszy nieuszkodzony egzemplarz myśliwca Me 262 (marzec 1945). W trakcie prowadzonych przesłuchań używał również nazwiska Emery lub Evans. W czasie trwania procesów norymberskich blisko współpracował z prokuratorem generalnym, sędzią Sądu Najwyższego oraz głównym, amerykańskim oskarżycielem – Robertem Jacksonem. Przyznajemy, że na dziś nie jest tego wiele – poszukiwania trwają. Na nasze usprawiedliwienie przedstawiamy fakt, który może rzucić trochę inne światło na tajemniczą osobę Englandera. Informacja pochodzi z nagłówka jednego z wielu dokumentów archiwalnych niezwiązanych z Kammlerem. Pismo datowane na 1 sierpnia 1946 roku skierowane było do podpułkownika Englandera, przebywającego w danym czasie w Central Intelligence Group (CIG) w Nowym Jorku, poprzedniczki... znanej wszystkim Centralnej Agencji Wywiadowczej (CIA). Być może jest to tylko zbieg okoliczności, ale istnieje również możliwość, że Englander był powiązany w jakiś sposób z wymienioną agencją wywiadu. Cóż, agencje wywiadowcze mają to do siebie, że nie lubią dzielić się informacjami na temat swoich zadań, jak również osób zaangażowanych w ich realizację. W tamtym czasie dyrektorem tej agendy wywiadowczej był nie kto inny jak generał Hoyt S. Vanderberg. Oficer ten wchodził, obok generała McDonalda, w skład „wielkiej szóstki" dowództwa lotnictwa Stanów Zjednoczonych w Europie w styczniu 1945 roku (gen. broni Carl Spaatz, gen. dywizji Ralph Royce, gen. dywizji Hugh Knerr, gen. dywizji Hoyt S. Vandenberg, gen. brygady Theodore Curtis oraz właśnie gen. brygady George C. McDonald). Możemy się jedynie domyślać, ale o potencjalnie żyjącym Kammlerze mogła wiedzieć tylko i wyłącznie bardzo wąska grupa osób. Naszym zdaniem wszystkie one związane były z najwyższym dowództwem Armii Stanów Zjednoczonych oraz wywiadem wojskowym i jego późniejszymi odmianami.

Czy major Englander wypełnił powierzony mu rozkaz?

Zmuszeni jesteśmy odpowiedzieć, że nie mamy na to niepodważalnych dowodów. Nie mamy zarówno dowodów na przesłuchanie Kammlera, jak również nie mamy dowodów, na tym etapie badań, że odbyło się przesłuchanie Speera i Sauera. Dowodem takim byłby raport/raporty przesłany/e przez majora Englandera do generała McDonalda, odnoszący się w swojej treści do zagadnień związanych z podziemnymi instalacjami. Pojawiło się jednak małe światełko

fot. ilustr. archiwum autorów

w przysłowiowym tunelu. Major Englander zaangażował się w sprawę pozyskiwania informacji nt. niemieckich obiektów podziemnych dużo bardziej. Dotarliśmy mianowicie do przesłuchania niejakiego Heinza Wegenera z dnia 19 stycznia 1945 roku. Doktor Wegener, a właściwie dr inżynier Wegener, pracował w niemieckim Ministerstwie Uzbrojenia i Produkcji Zbrojeniowej, a tym samym był bardzo bliskim współpracownikiem Alberta Speera. Jak wskazywał aliancki raport odpowiedzialny był między innymi za planowanie przemysłowe. Raport z przesłuchania Wegenera przedstawiony został przez podpułkownika J.J. MacFarlanda (FIAT) i dotyczył... niemieckich fabryk podziemnych. Co bardzo ważne dla naszych badań, MacFarland stwierdził, że „... raport powstał w wyniku przesłuchania dr Heinz Wegenera przez majora Englandera [...] w dniu 16 listopada 1945 roku...". Dwa tygodnie po rozkazie McDonalda. Zbieg okoliczności? Nie. Przesłuchanie Wegenera było najprawdopodobniej następstwem wcześniejszych przesłuchań przeprowadzonych przez Englandera i dotyczyło tematyki niemieckich instalacji podziemnych.

Wracając raz jeszcze do treści rozkazu. Naszym zdaniem nie bez znaczenia pozostaje fakt umieszczenia nazwiska Kammlera na drugiej pozycji wśród wymienianych funkcjonariuszy niemieckich. Może świadczyć to o znaczeniu samego Hansa Kammlera. Jest to również pośredni dowód na to, że jego nazwisko zostało tam wpisane celowo, a nie w wyniku bliżej nieokreślonej pomyłki. Trudno nam sobie wyobrazić, że McDonald nie miał pełnego przeglądu sytuacji.

Hans Kammler przeżył wojnę?

Podsumowując, uważamy, że na podstawie przedmiotowego dokumentu jeszcze mocniej uprawdopodobniła się wersja zakładająca, że generał SS dr inż. Hans Kammler przeżył wojnę i znajdował się w rękach Amerykanów. Oczywiście w dalszym ciągu jest to hipoteza. Jak zapewne wszyscy, zdajemy sobie z tego sprawę, nie jest to dowód niepodważalny. Bez wątpienia dowodem takim byłby raport z tego przesłuchania. Przytoczony w powyższym tekście dokument ma również pewien wpływ na oświadczenie złożone przez Donalda W. Richardsona (w pierwszej jego części), agenta specjalnego OSS, który stwierdzał, przekazując informacje swoim dwóm synom, że po wojnie ochraniał/nadzorował Hansa Kammlera. Odnaleziony w Stanach Zjednoczonych dokument może potwierdzać, że Kammler po zakończeniu wojny mógł przebywać pod nadzorem OSS, CIG, a w późniejszym czasie być może i CIA. Czy uda się zdobyć następne informacje na temat jednego z najbardziej tajemniczych generałów? Trudno na to pytanie odpowiedzieć jednoznacznie. Najprawdopodobniej niewielkie niedopatrzenie sprawiło, że przytoczony dokument przetrwał i został odnaleziony. Może takich małych niedopatrzeń było więcej?

Hans Kammler w otoczeniu oficerów.

Post Scriptum
David Irving w trakcie zbierania materiałów do swojej książki („Nuremberg: The Last Battle") miał okazję spotkać się osobiście z Ernstem Englanderem. Gdyby tylko wiedział ....

Autorzy pragną podziękować Panu dr Tilmannowi Kammlerowi oraz Panu Frankowi Döbertowi za uwagi oraz dodatkowe materiały wykorzystane w tekście.

Marek Michalski
Inżynier z rozsądku, historyk z zamiłowania. Absolwent Politechniki Śląskiej oraz Wojskowej Akademii Technicznej. Współpracownik Muzeum Walki i Męczeństwa w Treblince, Biura Poszukiwań i Identyfikacji IPN oraz czasopisma „Odkrywca". Autor i współautor artykułów związanych z tematyką II wojny światowej. marek.michalski7@wp.pl

Rainer Karlsch
Absolwent Uniwersytetu Humboldt, doktor historii. Autor i współautor opracowań naukowych z zakresu historii II wojny światowej oraz okresu zimnej wojny. Współpracownik Uniwersytetu Berlińskiego oraz Instytutu Historii Współczesnej w Monachium oraz Berlinie. Autor m.in. książek: „Atomowa bomba Hitlera", „100 lat firmy Luena" i wielu innych.

Andreas Sulzer
Właściciel firmy „proomnia film Gmbh". Scenarzysta, reżyser oraz producent filmów o tematyce historycznej. Współpracownik Gusen Memorial Committee oraz wielu stacji telewizyjnych.

KOLEKCJONER Z OLSZTYNA
NA TROPIE ZAGADKI KRZYŻA ZA MONTE CASSINO

MICHAŁ MŁOTEK

Takie historie nie zdarzają się często. Mamy w niej ciągi zbiegów okoliczności, determinację i upór jej głównego bohatera. I być może też pomyłkę, którą popełniono przed laty – w czasie, gdy upamiętniano polskich żołnierzy Krzyżem Pamiątkowym Monte Cassino.

Krzyż Pamiątkowy Monte Cassino to polskie odznaczenie wojskowe, które zostało wprowadzone rozkazem Naczelnego Wodza z dnia 20 listopada 1944 roku. Było odznaką pamiątkową dla żołnierzy 2 Korpusu Polskiego, którzy walczyli pod Monte Cassino, Piedimonte i Passo Corno w okresie od 12 maja do 31 maja 1944 roku oraz dla tych, którzy zostali ranni na polu bitwy w okresie od 7 kwietnia do 11 maja 1944 roku. Odznaczenie otrzymało łącznie prawie 50 tysięcy osób.

LEGITYMACJA

NR. 373/46

STOPIEŃ Kapral

Szajda Bolesław

(NAZWISKO I IMIĘ)

UPRAWNIONY JEST DO NOSZENIA

ODZNAKI

PUŁKU 4 PANCERNEGO

NADANEJ ROZKAZEM DZIENNYM

PUŁKU Nr. 11[illegible] PKT. [illegible] DNIA

[illegible]

M. P. DNIA 18 maja 46

Wyciąg z Regulaminu
Odznaki Pułku 4 Pancernego

IV. ODZNAKE P[illegible] noszi się na lewej [illegible] munduru wojs[illegible] [illegible]lury, kurtki i t. p.], a poza ubiorem wojsk[illegible] [illegible]znake lub miniatury w lewej klapie m[illegible]

V. Prawo d[illegible] [illegible]nia ODZNAKI PUŁKOWE[illegible] [illegible]go nabywaje pane[illegible]

1) [illegible]

2) [illegible]

3) kaodorm[illegible]

4) ci, którzy [illegible] [illegible]niej z poniżej wymienionych [illegible]

a) - w bitwie «M[illegible] [illegible]SSINO» od 27.IV. 1944 r. do [illegible]r. - przez 15 dni,

b) - w akcji «A[illegible] [illegible]» od 5.VI.1944 r. do 2.XI.194[illegible] [illegible]0 dni.

c) - w akcji «APENINY» od 15.X.1944 r. do 7.II.1945 r. przez 30 dni,

d) - w akcji «BOLONIA» od 9.IV.1945 r. do 20.IV.1945 r przez 11 dni,

5) ci, którzy w czasie wojny, odbyli w Pułku przynajmniej 1 rok nienagannej służby, licząc jako początek date 6.VI.42 r.

6) w czasie pokoju:

a) oficerowie służby stałej - przynajmniej po 2 latach nienagannej czynnej służby w Pułku,

b) oficerowie rezerwy - przynajmniej po 2 odbytych ćwiczeniach rezerwy w Pułku,

c) warunki do nadania ODZNAKI PUŁKOWEJ dla szeregowych, będą określone w późniejszym czasie zgodnie z Ustawą określającą czasokres służby czynnej w wojsku.

VI. ODZNAKE PUŁKOWA nadaje pancernym Pułku wszystkich stopni Dowódca Pułku Rozkazem Dziennym Pułku.

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

Michał Semczyszyn pochodzi z Olsztyna. Jest znanym w regionie miłośnikiem historii i wojskowości oraz kolekcjonerem. Od lat walczy o to, by w jego rodzinnym mieście powstało muzeum. Nie muzeum regionalne, które istnieje, ale muzeum typowo miejskie, które prezentowałoby historię Olsztyna od średniowiecza po czasy współczesne.

Nie oglądając się na działania samorządu, Semczyszyn od lat gromadzi pamiątki związane z Olsztynem. Robi to, co w całej Polsce robią miłośnicy swoich miast, ale w nieporównywalnej do innych skali – każdego dnia przegląda dziesiątki internetowych aukcji, jeździ na giełdy staroci, wykupuje całe kolekcje eksponatów związanych z Olsztynem. Jego kolekcja wystarczyłaby na wypełnienie wielu gablot muzeum, o które walczy. Poza tym prowadzi popularną wśród mieszkańców Warmii i Mazur stronę „Kasernopolis – Olsztyn, miasto koszar". To tam każdego dnia dzieli się z czytelnikami swoimi zdobyczami. I tam też podzielił się historią, która zelektryzowała osoby zajmujące się dziejami żołnierzy walczących w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie.

fot. Michał Semczyszyn

Miłość do historii Olsztyna zaprowadziła go na Monte Cassino

Jak sam mówi, głównie interesuje go historia przedwojennego Olsztyna. Nie tylko ta niemiecka, ale też polska. Historia miasta, ale też historia ludzi. I to ona zaprowadziła go w tym roku na Monte Cassino, do miejsca jednej z najbardziej zaciętych bitew stoczonych w czasie II wojny światowej.

W marcu tego roku Semczyszyn wybrał się tam z grupą przyjaciół. Na miejscu dołączyli do Fundacji Andrzeja Marca, która od kilkunastu lat dba o Polski Cmentarz Wojenny na Monte Cassino (spoczywa tam ponad tysiąc poległych żołnierzy Rzeczypospolitej), ale nie tylko. – Fundacja wykonuje tytaniczną pracę – mówi Michał Semczyszyn. – Angażując własne fundusze, porządkuje szlaki w górach, odkopuje zasypane rowy odwadniające, betonuje ścieżki, wycina dziką roślinność. Dwa razy w roku członkowie fundacji wymieniają też polskie flagi na pomnikach. Gdyby nie ci ludzie – kontynuuje Semczyszyn – Monte Cassino mogłoby wyglądać tak jak wyglądają dziś stare pruskie cmentarze na Warmii i Mazurach.

Legitymacja uprawniająca do noszenia odznaki 4 Pułku Pancernego wraz z odznaką pułkową.

W trakcie swojego pobytu Semczyszyn odwiedził miejsca najkrwawszych walk. Jak wspomina, największe wrażenie wywarł na nim czołg „Sułtan" z 4 Pułku Pancernego „Skorpion", który kierując się do majątku Albanette najechał na miny przeciwpancerne, co skutkowało nie tylko zerwaniem gąsienicy, ale też wybuchem amunicji. Konsekwencją tego było oderwanie wieży, która spadła kilka metrów od czołgu. Dziś „Sułtan" stoi w tym samym miejscu, co siedemdziesiąt cztery lata temu. Obok leży wieża i gąsienica czołgu.

– Po bitwie polscy żołnierze przerobili „Sułtana" na pomnik wojenny, stawiając na jego korpusie krzyż z gąsienic od Shermana. Autorem projektu pomnika >>>

Rozkazem Dtwa 2 Bryg. Panc.
Nr 18/45 z dnia 20 lutego 1945
został nadany Kapr. panc.
(stopień)
Szajna Bolesławowi
(nazwisko i imię)
P. 4 Pancerny
(oddział)

LEGITYMACJA
Nr 29542
upoważniająca do noszenia
KRZYŻA PAMIĄTKOWEGO
MONTE CASSINO
wydana na podstawie
Dekretu Naczelnego Wodza
L. dz. 3504/Pers. 44
z dnia 26 Lipca 1944

KRZYŻ PAMIĄTKOWY
MONTE CASSINO
Nr 29542
W polu, dnia 5 Marca 1945
Dowód Pułku 4 Panc.
(nazwa D-twa)
pieczęć
podpis D-cy

Rewers krzyża ze zbioru pamiątek po Bolesławie Szajnie. Widnieje na nim numer 29642 – inny niż w legitymacji.

Zbiór pamiątek po Bolesławie Szajnie, pozyskany przez Michała Semczyszyna. W skład zbioru wchodzą między innymi odznaka pułkowa i proporczyki kołnierzowe 4 Pułku Pancernego, odznaka naramienna 2 Korpusu Polskiego, odznaka 2 Warszawskiej Dywizji Pancernej, naszywki, zdjęcia, legitymacje i nadania.

>>> jest por. Ludwik Kuźniarz – wyjaśnia Michał Semczyszyn. – Umieszczono na nim tablice pamiątkowe z nazwiskami poległych członków załogi oraz wszystkich poległych pod Monte Cassino żołnierzy 4 Pułku Pancernego. Całość podtrzymywały dwa skorpiony – dodaje. Niestety, część elementów pomnika niedługo potem została skradziona. Dopiero niedawno staraniem Koła Przyjaciół Muzeum Broni Pancernej w Poznaniu na pomniku znów pojawił się polski orzeł.

Kupił zbiór pamiątek po żołnierzu 4 Pułku Pancernego

Po powrocie do Polski Michał zgłębiał historię i losy żołnierzy 2 Korpusu Polskiego. Powracał też myślami do „Sułtana", do poległych żołnierzy 4 Pułku Pancernego „Skorpion". I wtedy rozpoczął poszukiwania pamiątek po żołnierzach korpusu. – Nie chciałem pozyskać przedmiotu anonimowego, lecz przedmiot, który można by powiązać z konkretną osobą – wspomina Semczyszyn. – Nawet nie wiedziałem, jak bardzo uśmiechnie się do mnie szczęście.

Michałowi w krótkim czasie udało się kupić zbiór pamiątek po żołnierzu, który służył w 4 Pułku Pancernym „Skorpion", a konkretnie po kapralu Bolesławie Szajnie, urodzonym w 1913 roku w Krakowie. W tym imponującym zbiorze, w skład którego weszło kilkadziesiąt różnego rodzaju pamiątek, brakowało jedynie odznaki 2 Warszawskiej Dywizji Pancernej oraz zaświadczenia o nadaniu Krzyża Walecznych.

W trakcie szczegółowej analizy dokumentów i odznaczeń kaprala Szajny Michał odkrył pewną nieścisłość. Numer, który wybity był na Krzyżu Pamiątkowym Monte Cassino, był inny od tego w legitymacji. – W legitymacji znajdował się numer 29542, ja natomiast posiadałem krzyż o numerze 29642 – wspomina Semczyszyn. – Pomyślałem, że pewnie ktoś pomylił się przy wypełnianiu legitymacji. Prawda była jednak zupełnie inna...

Podmienione odznaczenia

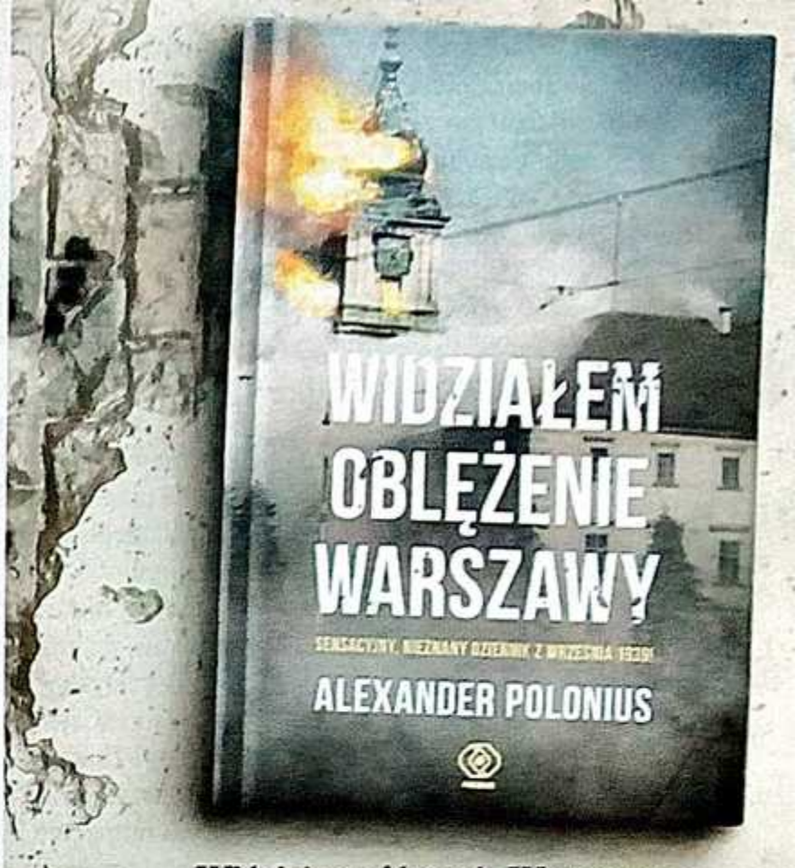
Dzięki wsparciu użytkowników szanowanego forum warrelic.eu udało się ustalić, że krzyż o numerze 29642 otrzymał kapral Czesław Ząbek, urodzony 20 lipca 1915 roku. Z kolei krzyż o numerze 29542 otrzymał starszy pancerny Bolesław Szajna, który – co udało się ustalić dopiero później – osiadł po wojnie w Wielkiej Brytanii, w miejscowości Huddersfield, gdzie zmarł w 1994 roku. Semczyszyn był więc w posiadaniu odznaczenia Czesława Ząbka.

Michał założył, że w trakcie wręczania krzyża mogła nastąpić zwykła pomyłka. Szajna otrzymał krzyż Ząbka, a Ząbek Szajny. Należało dotrzeć do rodziny Czesława Ząbka (on sam umarł w 1969 roku), by rozwiązać tę niecodzienną zagadkę. Zanim Semczyszyn dotarł do rodziny, udało mu się ustalić, że Ząbek służył w wojsku od 1937 roku, że był kawalerem Orderu Wojennego Virtuti Militari V klasy i że spoczął na starym cmentarzu w Kobyłce. – Bez zwłoki zamieściłem na grupie skupiającej mieszkańców Kobyłki na Facebooku informację, że szukam rodziny Czesława Ząbka – mówi Michał Semczyszyn. – Niestety, nikt się nie odezwał. Poradzono mi jednak później, by poszukać w Wołominie, ponieważ na starym cmentarzu w Kobyłce chowano też mieszkańców tej miejscowości. Znowu wizyta na Facebooku i tym razem strzał w dziesiątkę. Okazało się, że Czesław Ząbek miał dwóch synów i że mają się oni dobrze...

Kolekcjoner zdobył numer telefonu i zadzwonił do synów Ząbka. Wszystko się zgadzało: żołnierz służył w 4 Pułku Pancernym, był członkiem >>>

fot. Michał Semczyszyn

REKLAMA



Widziałem oblężenie Warszawy
jest jak scenariusz
dobrego, trzymającego w napięciu filmu.

Książka, wydana w Wielkiej Brytanii w 1941 roku,
natychmiast zyskała rozgłos,
a jej egzemplarze znajdują się w bibliotekach
na całym świecie, w tym
w Bibliotece amerykańskiego Kongresu.

Wspomnienia
z wojennego dzieciństwa
powstanie warszawskie
oczami nastolatka!

Relacja jednego
z nielicznych żyjących
weteranów heroicznego
polskiego lata.

Dom Wydawniczy REBIS Sp. z o.o.
www.rebis.com.pl FB/REBIS

>>> załogi Shermana, odznaczonego Virtuti Militari, ponieważ dwukrotnie wydostał się ze zniszczonego pojazdu. Rodzina jest w posiadaniu munduru, zdjęć i... Krzyża Pamiątkowego Monte Cassino wraz z legitymacją. – Byłem pewny, że skoro ja byłem w posiadaniu krzyża Czesława Ząbka, to jego rodzina była dziś w posiadaniu krzyża Bolesława Szajny – informuje Michał. – Okazało się zresztą, że obaj żołnierze służyli w tym samym, pierwszym szwadronie, na pewno się znali i pewnie weszli w posiadanie swoich odznaczeń przez pomyłkę. W końcu różniły się tylko jednym numerem.

Okazało się, że rodzina Czesława Ząbka nigdy nie zwróciła uwagi na to, że na krzyżu znajduje się inny numer niż w legitymacji. Nie zdawali sobie sprawy, że są w posiadaniu odznaczenia należącego do innego żołnierza. Nie był to jednak krzyż Bolesława Szajny! Na Krzyżu Pamiątkowym Monte Cassino po Czesławie Ząbku widniał numer 29641, a ten – według wykazu odznaczonych – należał do urodzonego w 1909 roku Zbigniewa Zająca. – Podjąłem decyzję, by przekazać synom Czesława Ząbka krzyż, który należał lub powinien należeć do ich ojca – informuje Michał Semczyszyn. – Wkrótce się spotkamy. To będzie bardzo wzruszająca chwila. Dla mnie, jako dla miłośnika historii, ale przede wszystkim dla rodziny polskiego bohatera spod Monte Cassino.

W tej historii pozostaje wiele pytań, na które nie udało się do tej pory uzyskać odpowiedzi. Skąd w rodzinie Czesława Ząbka znalazł się krzyż Zbigniewa Zająca? I kto posiada krzyż Bolesława Szajny z wybitym numerem 29542? A przede wszystkim, w jaki sposób doszło do zamiany odznaczeń? Czy był to przypadek? Czy może celowe działanie

Michał Semczyszyn przy „Sułtanie" – pomniku 4 Pułku Pancernego „Skorpion".

Za naszą i waszą wolność. Bitwa o Monte Cassino z perspektywy polskiej i włoskiej. Claudio Salmeri
Sięgając po nieeksploatowane dotąd zbiory i archiwalia, autorzy ukazują różne aspekty dziejów 2. Korpusu Polskiego we Włoszech i starają się przybliżyć mniej znane losy tej szczególnej w dziejach polskiego oręża formacji.
Teksty w języku polskim i włoskim.
Zamów na www.odk.pl
tel. 42 631 10 97
42 630 71 41
Księgarnia Odkrywcy

żołnierzy, którzy wzięli udział w jednej z najcięższych bitew II wojny światowej?

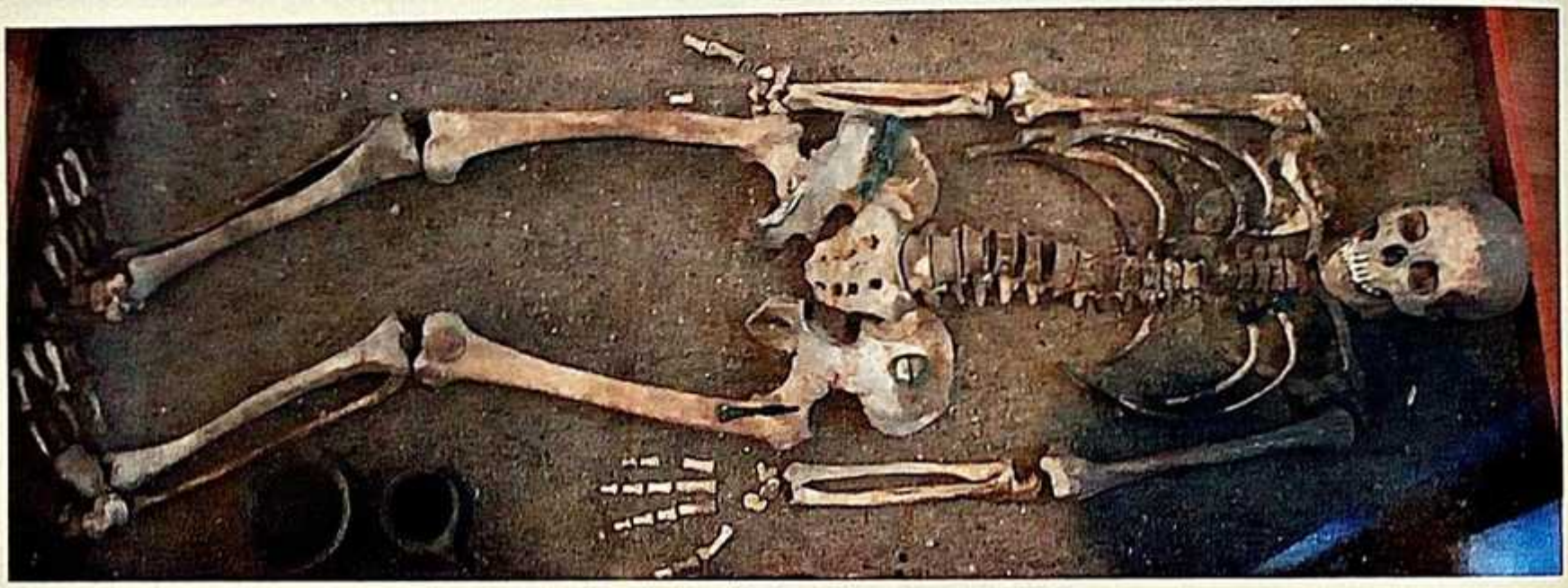
Michał Młotek
Poszukiwacz skarbów, regionalista i odkrywca historii, autor książek „Tajemnice pogranicza", „Noc patagonów" i „Zapiski Hansa Heinricha" oraz cyklu filmów o historii Prus Wschodnich. Prowadzi portal dla poszukiwaczy skarbów: www.zdziennikaodkrywcy.pl

fot. Michał Semczyszyn

UMARLI WĘDRUJĄ KU MORZU

TAJEMNICA BODENHAGEN

ROBERT MAZIARZ



Muzeum Kołobrzeskie „Patria Colbergiensis" odkrywa przed nami tajemnicę wsi Bagicz. Trup w kłodzie drewna, tajna fabryka proszku do prania, Junkersy i Bostony.

Na wschód od Kołobrzegu, nad brzegiem Morza Bałtyckiego, leżą otoczone lasem i rozległymi mokradłami pozostałości po niemieckim i rozbudowanym przez Armię Czerwoną lotnisku. Jego budowę rozpoczęto na przełomie 1934 i 1935 roku. Nadmorska, żyjąca wówczas głównie z turystyki wieś Bodenhagen (dzisiejszy Bagicz), przestała tym samym być cichym miejscem wypoczynku dla pragnących spokoju kuracjuszy.

Stąd wynoszono bomby spadające na polskie miasta

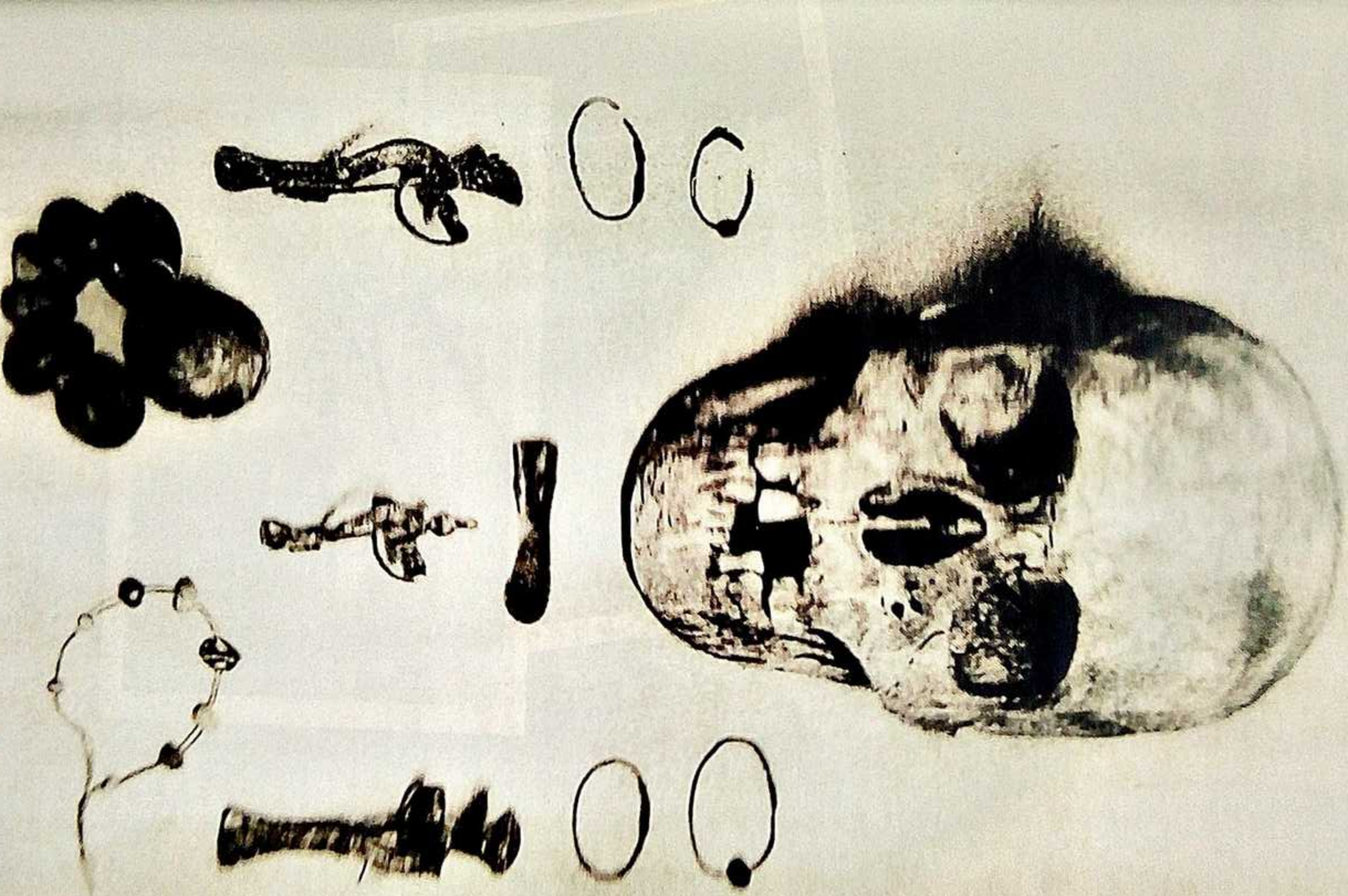
W jej sąsiedztwie powstawał pas startowy, warsztaty lotnicze i koszary. Podczas tworzenia militarnych instalacji w rejonie wioski Bodenhagen i przyległego do niej, obecnego kołobrzeskiego osiedla Podczele, ówczesna propaganda informowała, jakoby przeprowadzano tam prace związane z budową fabryki proszku do prania. Budowa infrastruktury stricte militarnej dla turystyki nie była korzystna.

Wyposażenie grobu kultury wielbarskiej.

Czaszka wraz z wyposażeniem trumiennym kobiety z Bagicza.

Szukających nadmorskiej ciszy wczasowiczów, zastąpili najpierw robotnicy budowlani, a po nich żołnierze Luftwaffe. Już 26 kwietnia 1938 roku ulice kołobrzeskie witały fanfarami przybyłych gości. Do powstałych obiektów wprowadził się 152 Pułk Bombowy „Hindenburg" (Kampfgeschwader 152) wyposażony w samoloty JU 86 i He 111, później również inne jednostki niemieckiego lotnictwa wojskowego. Pułk dysponował trzema eskadrami. We wrześniu 1939 roku samoloty pułku, który przemianowano na Kampfgeschwader 1 „Hindenburg", wystartowały z podkołobrzeskiego lotniska, by bombardować polskie miasta. Dla wznoszących się we wczesnych godzinach porannych maszyn celami były: Puck, Rumia i Toruń, następnego dnia rejony: Bydgoszczy, Kwidzyna, Gniewu, Tczewa, Zblewa, Kościerzyny >>>

fot. Wikipedia, Opracowanie z Heimat Kalender für den Kreis Kolberg Körlin – zbiory prywatne autora



Niemieckie samoloty przed hangarem na lotnisku Bodenhagen.

>>> i Bytowa. Podczas kolejnych dni feralnego dla Polski września, śmiercionośne żelazo spuszczano na inne rejony naszej ojczyzny. Bomby unoszone z lotniska w Bagiczu spadały na polską ziemię jeszcze przez siedem kolejnych dób od rozpętania przez nazistów piekła w Europie.

W 1939 roku mieszkało w Bagiczu ponad 550 mieszkańców, choć w wyniku przeprowadzanych przez siły alianckie bombardowań miast niemieckich, liczba przebywających we wsi Bagicz wzrosła o kolejnych 200 osób. Pojawiły się tu wówczas głównie kobiety z małymi dziećmi, szukające schronienia... przed zrzucanymi na ich miasta bombami.

Sowieci ujeżdżali tam „Bostony"

Niemieckie lotnisko funkcjonowało we wspomnianym miejscu do marca 1945 roku. Po samolotach Luftwaffe, już w kwietniu 1945 roku pojawiły się sowieckie. Zaczął stacjonować tam 51 Minowo-Torpedowy Pułk Lotniczy Floty ZSRR. Miejsce maszyn niemieckich zajęły, umalowane czerwonymi gwiazdami, samoloty typu Douglas. Uzbrojone w torpedy unosiły się w powietrze, by zwalczać działającą jeszcze na morzu w tym czasie flotę Kriegsmarine. Wkrótce po amerykańskich, przyszedł czas na rosyjskie „wynalazki".

Podkołobrzeskie Bodenhagen (Bagicz) na karcie pocztowej z pierwszej połowy XX wieku.

26 kwietnia 1938 roku. Kołobrzeski dworzec kolejowy. Panie na fotografii nie robią sobie „selfie". To mieszkanki Kołobrzegu hucznie witają pracowników podmiejskiej „fabryki proszku do prania". Do Bodenhagen wprowadza się 152 Pułk Bombowy „Hindenburg".

Dopiero w 1992 roku, wycofujący się za wschodnią granicę naszego państwa Rosjanie, oddali teren polskiej administracji. Po 56 latach Bagicz przestał być tajną „fabryką proszku do prania" i powrócił na mapę Starego Kontynentu.

Zanim da Vinci wymyślił, a Otto Lilienthal udowodnił, że można

Pierwsze wzmianki o miejscowości pochodzą z 1276 roku. Spotykamy się w nich z nazwą Bagiz. Z kolei na nieco późniejszym źródle kartograficznym, jakim jest pochodząca z 1618 roku mapa Pomorza Lubinusa, miejscowość występuje pod nazwą Bottehagen.

W ramach przeprowadzanego na terenie Prus procesu kolonizacji, który odcisnął swoje piętno również na Ziemi Kołobrzeskiej, w roku 1753 na terenie dawnej osady rybackiej lokowano nową. Sprowadzono wówczas z odległego Palatynatu Reńskiego 20 rodzin i wytyczono w terenie drogę, osiedlając po każdej stronie powstałego ciągu komunikacyjnego po 10 gospodarstw. Wieś zaplanowano w odległości około 600 metrów od wybrzeża Morza Bałtyckiego. Jak wieść gminna niesie, to na cześć ówczesnego ministra finansów Prus Augusta Friedricha von Boden nadano oficjalną nazwę wiosce, która brzmiała Bodenhagen. Ta nazwa istniała niezmieniona do 1945 roku.

W roku 1871 wieś liczyła już 465 mieszkańców zamieszkujących w 85 gospodarstwach, powoli przekształcając się z osady rolniczej w podkołobrzeski kurort. Wytyczono nowe ulice, które obsadzono lipami, a sama zabudowa wioski zbliżała się ku brzegowi morskiemu. Sąsiedztwo plaży stawało się mniej odległe, nie tylko z powodu postępującej w tamtym kierunku wiejskiej zabudowy...

Trochę o abrazji i co z niej wynika

Wybrzeże w rejonie wsi Bagicz stanowią niewysokie klify. Postępujący w wyniku falowania morskiego i wiatrów proces abrazji, odbiera sukcesywnie metr po metrze fragmenty lądu. W tamtej okolicy amplituda falowania Morza Bałtyckiego dochodzi do dwóch metrów. Mało kto, przebywając na plaży w tamtym rejonie, zastanawia się nad faktem, że kiedyś w miejscu, w którym się znajduje, był ląd. Przed dwoma tysiącami lat obecnie zastana w terenie ściana wydm znajdowała się około stu, do stu pięćdziesięciu metrów od morskiego brzegu. Tam, gdzie znajdują się teraz morskie odmęty, funkcjonowała lokalna społeczność. Jeśli wierzyć Jordanesowi, Goci – bo o nich mowa – opuścili za panowania ich władcy Beriga Skandzę (Skandynawię), by na trzech łodziach dopłynąć do Gothiskandzy. Tam, po przebyciu morza, osiedlili się. Na południowym brzegu Bałtyku odnaleźli swą nową ojczyznę. Czy Bagicz, zanim nazwany został Bagizem, nie stał się ich nowym domem? Czy ci, których wyobraźnia nie była w stanie stworzyć ryczących potworów, wznoszących się po dwóch tysiącach lat nad ich grobami, nie odnaleźli pod Kołobrzegiem swojej mitologicznej Gothiskandzy?

Lotnisko Bagicz. Maj 1945 roku. Obsługa „Bostonów" z 51 Minowo-Torpedowego Pułku Lotniczego Floty ZSRR przed amerykańskimi maszynami.

Trup w kłodzie drewna

W roku 1899 przyszedł do miejscowego nauczyciela rysunków Hermanna Meiera pewien rybak z Bodenhagen, który poinformował, że odnaleziono wypłukaną z morskiego klifu trumnę zawierającą szczątki ludzkie. Ponieważ nie było wówczas w Kołobrzegu muzeum, ten poinformował o fakcie Towarzystwo Pomorskiej Historii i Archeologii. Instytucja zleciła swojemu konserwatorowi Stubenrauchowi zajęcie się sprawą. Ze względu na wysoki stan morza Meier wraz ze Stubenrauchem >>>

Odprawa pilotów Kampfgeschwader 152 przed bombowcami marki Junkers na podkołobrzeskim lotnisku.

fot. zbiory prywatne Marcina Bertmana

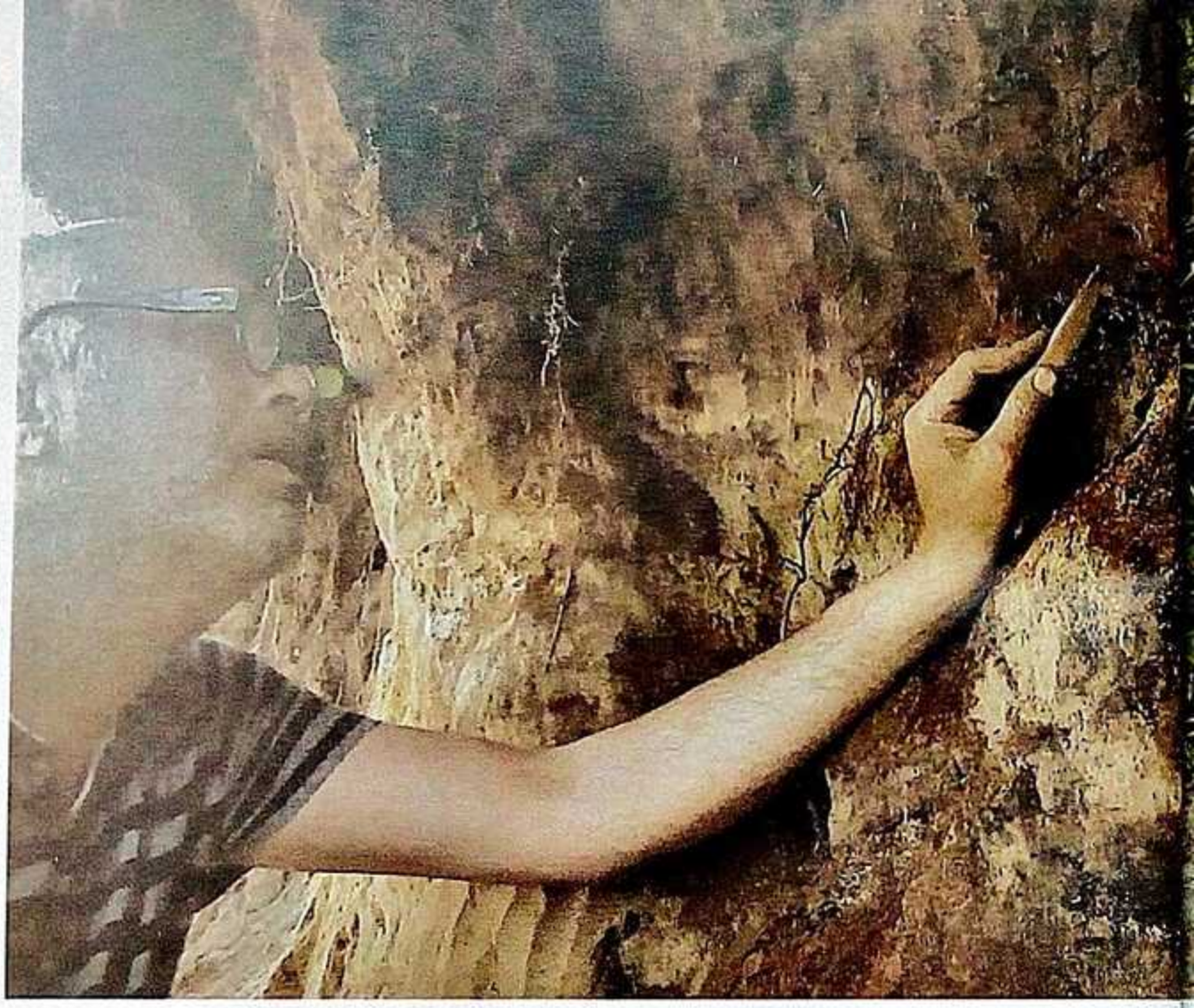
>>> mieli poważny problem z pozyskaniem odnalezionej drewnianej skrzynki z wysokiego na kilka metrów klifu. Prace eksploracyjne przeprowadzali częściowo z lądu, częściowo z łódki. Kości odnalezionej postaci były rozwleczone. Brakowało fragmentu miednicy oraz kości rąk i stóp.

Trumna przetransportowana została do Szczecina i wystawiona w tamtejszym muzeum. Tak opisywały odnalezioną kłodę ówczesne media: „Składa się z mocnego kawałka pnia z wyrośniętego dębu. Odcinek pnia ma 3 m długości i pół metra szerokości. Po rozszczepieniu go, wzdłuż połowy zostały wydrążone na kształt odzieży. Ścianki po obu stronach są cienkie, ale na wysokości głowy i stóp nadzwyczajnie grube. Pomimo wszelkich starannych czynności i fachowej pielęgnacji w kilku miejscach drewno jest połamane".

Sprawą zajęli się niemieccy naukowcy...

Radca medyczny i uznany wówczas badacz prehistorii Hugo Schumann (zm. 1909 r.) zdawał o tym znalezisku relację do Towarzystwa Antropologicznego w Berlinie (29.04.1899): „W trumnie z drewna znajduje się otulony w czarną torfową masę szkielet. Kości są czarne, jak u zwłok z torfowiska. Nie można stwierdzić, chociaż zwracano na to uwagę, żadnych śladów ubrań i skór. Na ramionach szkielet ma po jednym pierścieniu naramiennym z brązu, na piersi fibule z brązu. Znaleziono także igłę kościaną i kilka koralików z bursztynu. U nóg szkieletu stoi w trumnie drewniany podnóżek z czterema nóżkami (...)".

Według ówczesnego badacza Almgrensa, pochówek pochodzić mógł z II lub III w. n.e. Pisał on wówczas: „W nogach szkieletu znajduje się podnóżek z drewna, który wyrzeźbiony jest z jednego kawałka, z płytą grubą na ok. 50 mm o czworokątnym, choć wyoblonym kształcie. Ma ona ok. 35 cm i jest u góry zagłębiona jak taboret szewski, podczas gdy u dołu wyrzeźbione są cztery całkiem niskie niezdarne nóżki (...) Czaszka zachowała się dobrze, brak tylko kilku zębów i łuku jarzmowego z prawej strony (...) nie jest duża i sprawia wrażenie krótkiej i szerokiej (...) Jeśli rzucimy okiem na trumny z drewna, to znajdziemy je już w epoce kamiennej (...) W epoce brązu trumny z drewna występują częściej na północy, szczególnie w Danii i Szwecji, potem w Anglii i Szkocji i na niemieckiej ziemi w Maklemburgii i na Pomorzu (...) Do okresu Cesarstwa Rzymskiego należy ten wyżej opisywany grób z Bodenhagen".



W jamie wypłukanego przez fale morskie grobu pełnego ceramiki i kości.

Sprawą zajęli się polscy archeolodzy...

Polski naukowiec Ryszard Wołągiewicz, któremu szczególnie bliskie były badania dotyczące kultury wielbarskiej, jednoznacznie wskazywał w latach osiemdziesiątych XX wieku, że odnaleziony pochówek miał charakter wyodrębniony i co za tym idzie, uprzywilejowany. Znalezisko z Bagicza utwierdzało archeologów w przekonaniu, że obok cmentarzyska przeznaczonego dla ogółu ludności plemiennej, występowały również w pierwszych stuleciach po narodzinach Chrystusa na tych terenach groby pojedyncze, wyodrębnione i co za tym idzie ważniejsze, przeznaczone dla kasty uprzywilejowanej. O wyodrębnieniu grobów osób uprzywilejowanych lub być może wygnanych z niejasnych przyczyn, poza obszar ówczesnych nekropolii, świadczyć miały kolejne pobliskie znaleziska...

Dibbelt ratował, co się dało

W drugiej połowie lat trzydziestych XX wieku, podczas wykonywania prac ziemnych, związanych z budową lotniska, dokonano kolejnych odkryć. Wówczas badania ratownicze przeprowadził lokalny pasjonat historii ziemi kołobrzeskiej, założyciel pierwszego muzeum w mieście – Otto Dibbelt. Odkryto wówczas i zabezpieczono groby ciałopalne

wraz z zachowanymi popielnicami. Trzy z nich należały do kultury wielbarskiej, a jeden do kultury ją poprzedzającej (oksywskiej). Na podstawie znalezisk wskazano, że wyeksplorowane pochówki pochodzą z przełomu okresu przedrzymskiego i wczesnorzymskiego. Później powiązano odnalezione przez Dibbelta pochówki z „wyodrębnionym" grobem kłodowym z Bagicza. Dr Wołągiewicz wysnuł i opublikował wówczas swoją teorię.

Nie tylko muszelki

Było to podczas słonecznej, choć mroźnej lutowej soboty. Pogoda sprzyjała wycieczkom krajoznawczym. Po długich sztormach ustał wiatr i można było udać się na spacer nad morze. Wraz z ośmioletnim synem Milankiem i jego przyjaciółką Zosią zapakowaliśmy się do muzealnej „landryny" i obraliśmy kurs na Bagicz. Na plaży, która była celem naszej podróży, panowała cisza i spokój. Odległy od zabudowy mieszkalnej teren rzadko jest odwiedzany przez spacerowiczów.

Oczom naszym ukazały się niewysokie klify wydm. Ostro ścięte w wyniku abrazji brzegi urwiska, odsłoniły przed nami brunatne, pionowe, gliniaste ściany, porośnięte na szczycie typową dla tego rejonu roślinnością. Korzenie sterczących na wierzchołku oberwanego brzegu morskiego drzew i krzewów bezwładnie zwisały pozbawione życiodajnej gleby, odebranej im przez bałtyckie fale. Ich plątanina przysłaniała skrywane przed wzrokiem ludzkim skarby tej ziemi. Podeszliśmy bliżej i rozgarnęliśmy pajęczynę, opadającej ze szczytu wydm, tkanki roślin. Bezpośrednio pod ściółką pokrywającą wydmę, ujrzeliśmy równo ułożone, umalowane szarą farbą, betonowe bomby ćwiczebne. Wywiezione tam zostały przypuszczalnie przez Rosjan z zastanego przez nich niemieckiego lotniska. Kilka z nich wypadło z urwiska i leżało u jego podstawy.

Wraz z młodymi poszukiwaczami historii rozpoznawaliśmy konstrukcję ścian klifu. Sprasowana glina, z której był zbudowany, tworzyła

Robert Maziarz wraz z prowadzącą badania archeolog dr Martą Chmiel-Chrzanowską.

w miarę jednolitą strukturę. Chęć poznania tego, co niepoznane, zgłębiania tego, co niezgłębione i odkrywania tego, co do tej pory nie zostało odkryte, była motorem naszej dalszej penetracji nadmorskiego urwiska. Ciekawość nasza została wynagrodzona! Po bez mała godzinnej wędrówce, ujrzeliśmy na płaszczyźnie ściany klifu strukturę inną, wskazującą na antropomorficzne jej pochodzenie! Wkrótce odnaleźliśmy kolejne!

Zmieniamy zatem podręczniki do archeologii?

Zmiany struktury przekroju osuniętej wydmy zbudowane były z bruku przemieszanego ze znacznymi ilościami spalenizny. Czyżbyśmy odkryli prastare cmentarzysko?! Jeden spośród odnalezionych obiektów okazał się szczególnie obszerny. Ułożona w formie elipsy, wykonana z bruku kamiennego podstawa, a nad nią około metr przemieszanej struktury o zupełnie innej barwie niż ta, którą mogliśmy dotąd >>>

>>> oglądać na pozostałej płaszczyźnie klifu. Zaczęliśmy poddawać analizie dokonane odkrycie. Dostrzeżony przez nas ponad brukowaną powierzchnią obiekt zbudowany był z... kawałków ceramiki glinianej i... kości! Już wiedziałem, że odkryliśmy cmentarzysko! Myśli zaczęły kłębić się w głowie... jak film z niemego kina... Przypomniałem sobie o wypłukanym przed 120 laty w tej okolicy pochówku... Kobieta nazwana od miejsca jej znalezienia „kobietą z Bagicza" złożona do ziemi była w drewnianej kłodzie, ale kultura wielbarska charakteryzowała się przecież birytualnym obrządkiem pogrzebowym! Zwłoki ludzkie zarówno chowano w całości (inhumacja), jak również poddawano kremacji! Obydwie formy grzebania umarłych mogły występować w obrębie tego samego cmentarzyska! Czy zatem dr Wołągiewicz się mylił? Czyżby pochowana tu dwa tysiące lat temu kobieta, nie spoczywała sama, jak wskazywał badacz kultury wielbarskiej? Czyżby przez dwadzieścia wieków towarzyszyły jej zwłokom groby przedstawicieli tej samej społeczności plemiennej, z której pochodziła?!

Autor artykułu nad odnalezioną w nadmorskim klifie kłodą z I wieku n.e.

Prosimy o pomoc specjalistkę

Szybkie obfotografowanie, płukanie w bałtyckich falach fragmentu wypadłej z nasypu ceramicznej skorupy, kolejne dokumentowanie znaleziska i natychmiastowy kontakt telefoniczny z przebywającą na co dzień w Szczecinie kołobrzeską „Indianą Jones", dr Martą Chmiel-Chrzanowską: – Pani Marto, morze w rejonie Bagicza odkryło przed nami pochówki... foty wysyłam... proszę o interpretację...

– Przyjeżdżam – usłyszałem w słuchawce pełen pasji głos pani doktor nauk archeologicznych. – Będę z przedstawicielami Urzędu Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i ekipą ze Szczecina.

I słowo ciałem się stało. Po dwóch dniach spotkaliśmy się na zapomnianej przez Boga i ludzi stacji kolejowej w Bagiczu, a chwilę później staliśmy przed dokonanym odkryciem, już w szerszym gronie zainteresowanych. Wraz z nami na plaży znalazła się osoba najbardziej zainteresowana znaleziskiem. To właśnie dr Marta Chmiel-Chrzanowska prowadzi badania nad odkrytymi niedawno, w miejscu oddalonym o około dwa i pół kilometra od naszego znaleziska... cmentarzyskiem zabudowanym pokaźną ilością kurhanów z okresu wczesnego Rzymu! Nadszedł czas, by kołobrzeska archeolog zmieniła postrzeganie historii ziemi, z której pochodzi. Należy zaktualizować podręczniki badaczy minionych wieków! Rozpoczęły się badania ratownicze...

Robert Maziarz
Muzeum „Patria Colbergiensis"

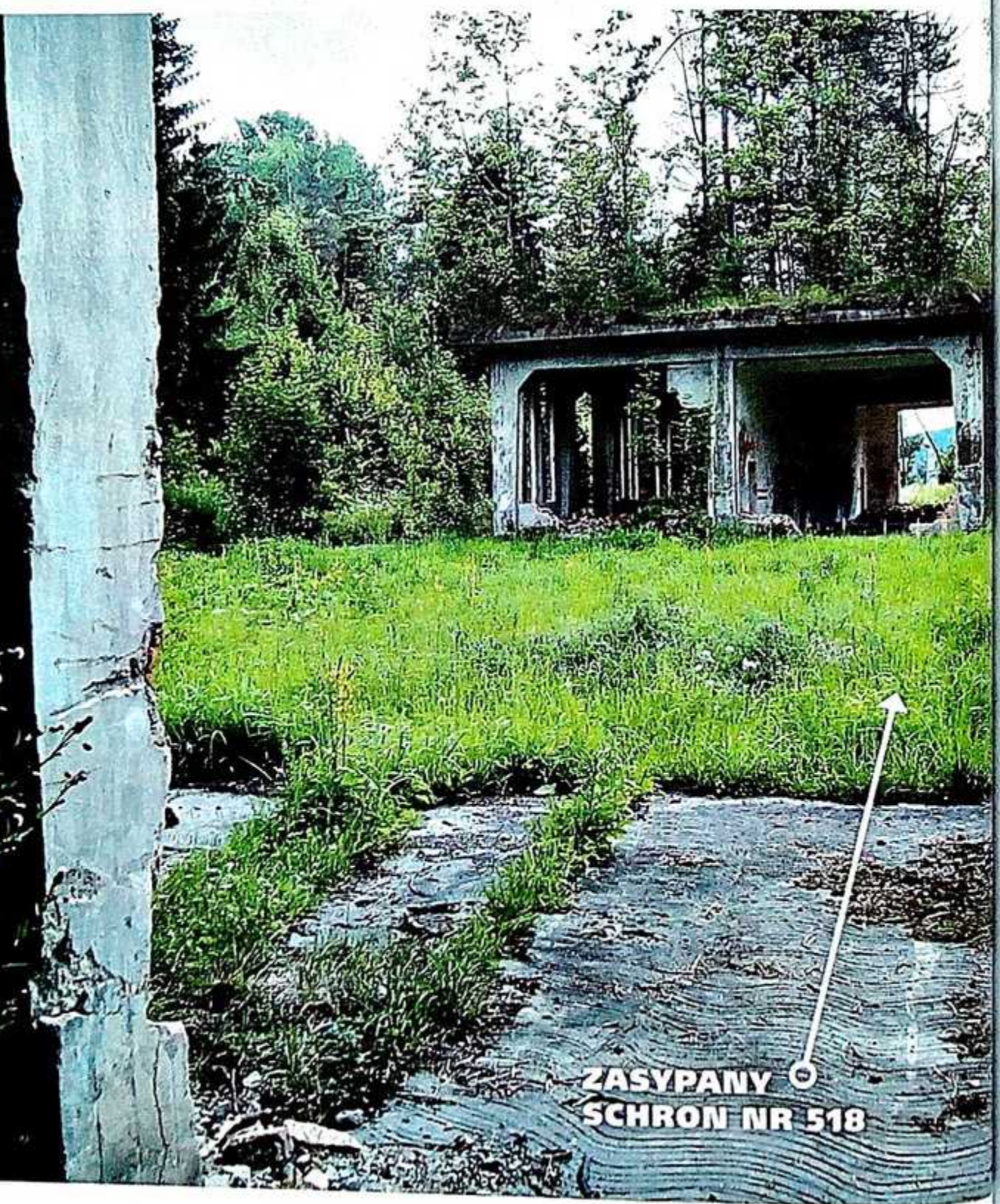
SCHRON PRZECIWLOTNICZY NR 518 W LUDWIKOWICACH

PAWEŁ JEŻEWSKI

W Państwowym Archiwum w Kamieńcu Ząbkowickim znajduje się dokumentacja, na podstawie której możemy zlokalizować w terenie obiekty fabryki amunicji Dynamit AG Ludwigsdorf. Wyjątek stanowi schron o numerze ewidencyjnym 518...

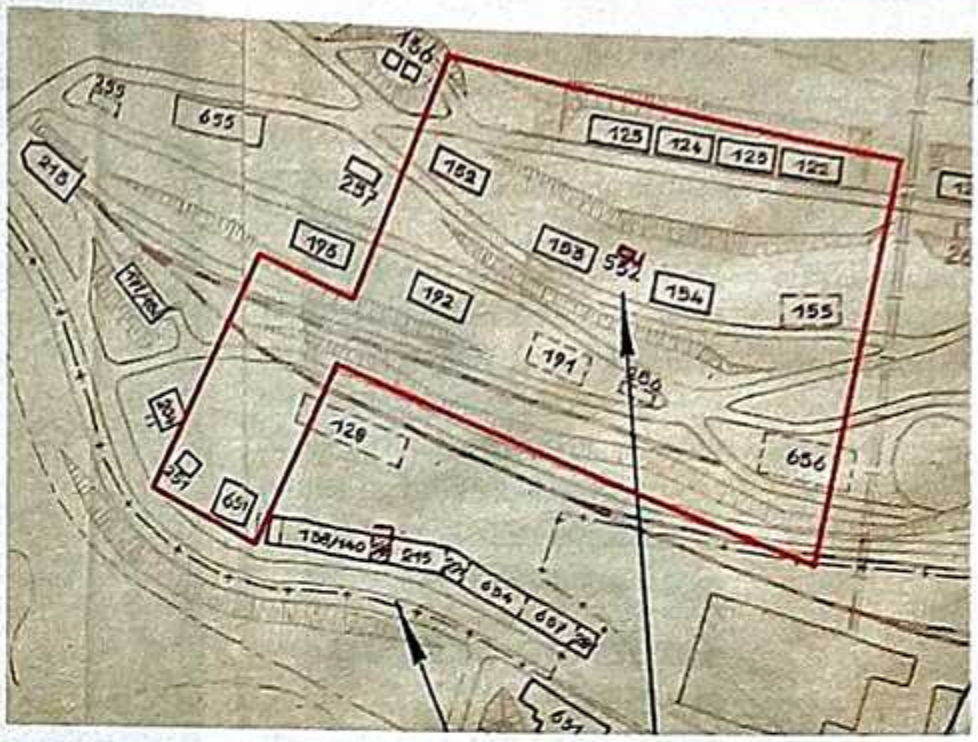
W sierpniu 1940 roku w miejscowości Ludwigsdorf (obecnie Ludwikowice Kłodzkie), w kolonii Mölke (przysiółek Miłków) na terenie byłej kopalni Wenceslaus (Wacław), otworzono fabrykę amunicji[1]. Fabrykę nazwano Dynamit Aktien Gesellschaft vormals Alfred Nobel & C.o. (w skrócie: Dynamit AG Ludwigsdorf). Gdy ją uruchomiono, powstał plan sytuacyjny, z którego wynika, że do sierpnia 1940 roku wybudowano zaledwie kilka obiektów. Tyle wystarczyło do wstępnego funkcjonowania fabryki.

Z kolejnych planów sytuacyjnych wiadomo, że niemal każdy obiekt budowlany posiadał swój własny numer ewidencyjny. Do końca 1940 roku na terenie byłej kopalni Wacław, w ramach budowy fabryki amunicji, wybudowano: kolejową stację towarową (nr 213), szopę na skrzynki amunicji (nr 292), dwa magazyny (nr 171 i 182), piętnaście parterowych budynków przeznaczonych do prasowania materiałów wybuchowych (nr 101 do 106 oraz nr 117 do 125), dwa parterowe budynki do prowadzenia elaboracji amunicji (nr 192 i 193), schron typu szczelina przeciwlotnicza (brak numeru), dwukomorowy schron jako magazyn



(nr 136) oraz schron dla wartownika (nr 518). Po roku 1940 w ramach rozbudowy fabryki powstawały kolejne budynki i budowle. Do końca 1944 roku wybudowano ich ponad czterdzieści.

W międzyczasie do prowadzenia produkcji adaptowano niektóre budynki po byłej kopalni Wacław. W jednym z nich znajdowały się urządzenia służące do mielenia materiałów wybuchowych do konsystencji proszku. W dwóch obiektach produkcyjnych sproszkowany trotyl był mieszany z nitropenem, kwasem pikrynowym, heksogenem oraz z odpowiednimi barwnikami. W innych budynkach uzyskaną mieszankę prochową prasowano za pomocą pras hydraulicznych, nadając jej odpowiedni kształt i wymiary. Były również budynki, w których prowadzono elaborację amunicji. Na terenie fabryki znajdowały się również magazyny, trafostacje, schrony przeciwlotnicze, dwie towarowe stacje kolejowe, stacja pomp, stacje kompresorów, wentylatorownia, laboratorium chemiczne, dwie wartownie i klozety. W Państwowym Archiwum w Kamieńcu Ząbkowickim znajduje się dokumentacja, na podstawie której możemy zlokalizować w terenie wyżej wymienione obiekty budowlane. Wyjątek stanowi schron o numerze ewidencyjnym 518[2].



Fragment planu sytuacyjnego fabryki amunicji w Ludwikowicach Kłodzkich. Czerwona ramka obejmuje parcelę gruntu nr 110/8. Opracowanie graficzne – Paweł Jeżewski. [AP Wrocław, Państwowa Inspekcja Gospodarki Materiałowej, sygn. 34.]

Fragment terenu byłej fabryki amunicji w Ludwikowicach Kłodzkich. [Fotografia i opracowanie graficzne – Paweł Jeżewski]

Schron nr 518

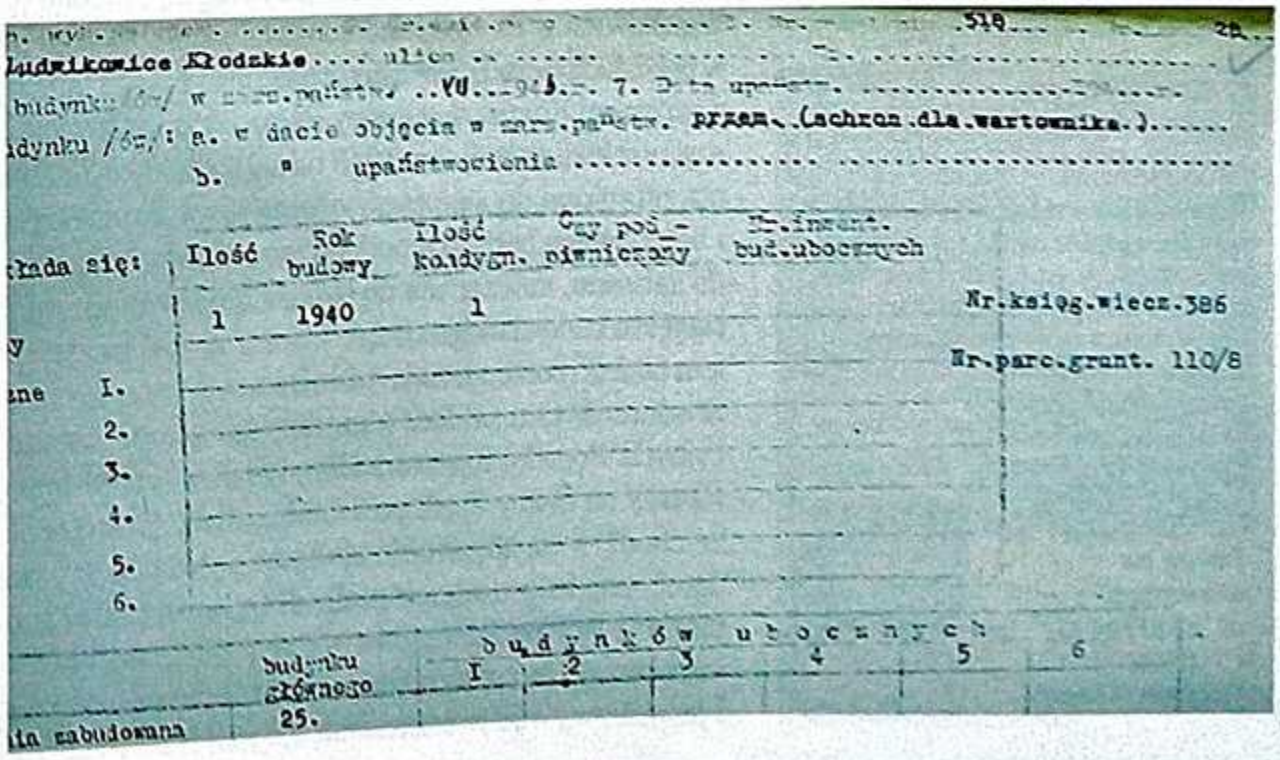
W archiwalnej dokumentacji schron nr 518 opisany jest jako schron dla wartownika. Była to jednak budowla zbyt znacznych rozmiarów jak na jedną osobę. Powierzchnia tego schronu wynosiła 5x5 m, a wysokość 2,4 m. Schron wyposażony był w kanalizację i centralne ogrzewanie[3]. Według archiwalnej dokumentacji został on wybudowany na parceli gruntu o numerze ewidencyjnym 110/8[4]. Z analizy starych map katastralnych wiadomo, że jest to teren o powierzchni około 3 ha (na planie budowy fabryki amunicji z 1942 roku zaznaczony czerwoną ramką).

Powyższe dane zawężały obszar poszukiwań. Każdy schron wybudowany na terenie fabryki amunicji w Ludwikowicach Kłodzkich posiadał co najmniej jeden kanał wentylacyjny, który służył również za wyjście ewakuacyjne na powierzchnię. Kanały te wystawały około 90 cm ponad grunt. Podczas badań terenowych w miejscach wytypowanych nie znaleziono żadnego elementu wystającego z gruntu, przypominającego kanał wentylacyjny, a w okresie wczesnowiosennych roztopów śniegu nie stwierdzono, żeby w jakimś miejscu na tym terenie śnieg topił się szybciej, co mogłoby świadczyć o ciepłym powietrzu wydostającym się na zewnątrz z zamaskowanego schronu. Analiza zdjęcia lotniczego, wykonanego nad tym terenem w 1944 roku, również nie dawała żadnej podpowiedzi odnośnie lokalizacji schronu. Można było wnioskować, że został on zamaskowany z niemiecką precyzją, bardzo dokładnie.

Poszukiwania schronu nr 518 w dokumentach

Dokumentacja, która powstała po wojnie, zawiera wszystkie dane techniczne dotyczące >>>

Fragment załącznika do wykazu nieruchomości terenu byłej kopalni Wacław w Ludwikowicach Kłodzkich dot. schronu nr 518. [AP Wrocław – Oddział w Kamieńcu Ząbkowickim, Dolnośląskie Zjednoczenie Przemysłu Węglowego, sygn. 2491.]



>>> poszczególnych obiektów budowlanych należących do fabryki amunicji w Ludwikowicach Kłodzkich. Dokumentacja ta powstała w ramach upaństwowienia terenu kopalni Wacław. Wykonano ją na podstawie materiałów niemieckich, których aktualnie nie posiadamy. W dalszej kolejności sporządzono podobną dokumentację w formie załączników do wykazu nieruchomości znajdujących się na terenie byłej kopalni Wacław w ramach przekazania go do Zarządu Dolnośląskiego Zjednoczenia Przemysłu Węglowego. Omawiana polska dokumentacja posiada wyrażony w procentach wykaz stopnia zużycia wymienionych w niej obiektów budowlanych. Jednak z analizy wielkości tych liczb w stosunku do rzeczywistego stopnia możliwości amortyzacji tych obiektów w przedziale kilku lat można wnioskować, że polski urzędnik, który sporządzał dokumenty, w rzeczywistości się z tymi obiektami nie zapoznał. Niestety lokalizacja schronów wybudowanych na potrzeby tej fabryki nie występuje na znanych niemieckich planach jej budowy. W państwowych archiwach znajdują się plany sytuacyjne terenu byłej kopalni Wacław, które powstały w latach powojennych w ramach projektu ponownego uruchomienia tej kopalni. Na tych planach schrony przeciwlotnicze są zaznaczone, jednak nie zaznaczono schronu nr 518.

Sekrety III Rzeszy
w Ludwikowicach Kłodzkich.
Paweł Jeżewski
Nowe badania i eksploracje w terenie oraz duża wiedza zdobyta w różnego typu archiwach, rzuca światło na wiele niepublikowanych dotąd faktów.
Czy hitlerowcy pod koniec II wojny światowej zamaskowali ukończony obiekt militarny znajdujący się na terenie Ludwikowic Kłodzkich? Odpowiedzi na te i inne pytania.

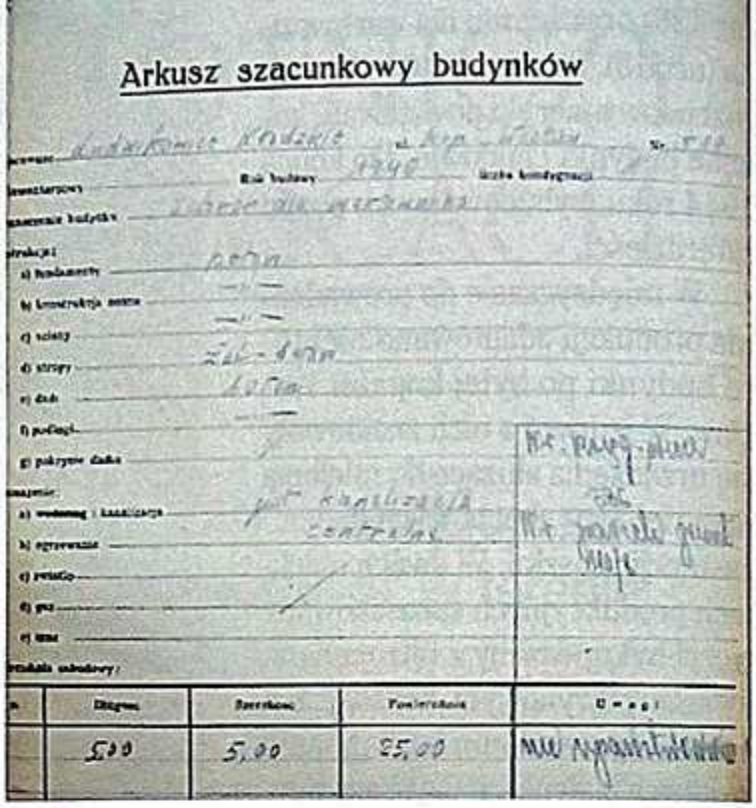
Zamów na
www.odk.pl
tel. 42 631 10 97
42 630 71 41
Księgarnia Odkrywcy

Na tej podstawie można sądzić, że gdy plany były sporządzane, wówczas ten schron był już niewidoczny, dlatego nie został na te plany naniesiony. Pierwsi polscy mieszkańcy Ludwikowic Kłodzkich wskazują jedynie na dostępne obecnie schrony przeciwlotnicze. Według nich, poza tymi schronami żadnego innego tam nie było. Z powyższego wynika, że istniał powód, dla którego schron nr 518 został zamaskowany pod koniec II wojny światowej.

Co kryje schron nr 518?

W lipcu 1945 roku inżynier Janczyk, któremu zlecono objazd wytwórni materiałów wybuchowych i środków zapalnych na Dolnym Śląsku, przeprowadził inwentaryzację fabryki amunicji w Ludwikowicach Kłodzkich. W magazynach natrafił na wyprodukowaną w tej fabryce amunicję w znacznej ilości oraz różne materiały wybuchowe potrzebne do jej produkcji. Na miejscu znajdował się również sprzęt produkcyjny. To świadczy, że Niemcy materiałów wybuchowych, amunicji i sprzętu nie schowali. W takim razie, jeżeli coś ukryto w schronie nr 518, to musiało być to bardziej wartościowe od sprzętu produkcyjnego, materiałów potrzebnych do produkcji i wyrobów gotowych wyprodukowanych w tej fabryce.

Z dokumentów archiwalnych, które znajdują się w Archiwum Wojskowym w Pradze wiadomo, że w pobliskich Górach Sowich, zgodnie z rozkazem Komisarza Obrony Rzeszy, pod koniec kwietnia 1945 roku przystąpiono do adaptacji sztolni i betonowego budynku podobnego do schronu, należących do byłego projektu budowlanego „Riese". Celem takiego postępowania miało być utworzenie tam zakładów produkcyjnych. Ponadto Komisarz Obrony Rzeszy na Dolny Śląsk podkreślił, że chodzi o to, aby środki służące do obrony kraju, jak amunicja dla piechoty czy części karabinów maszynowych, bezpiecznie umieścić i przechowywać w schronach lub

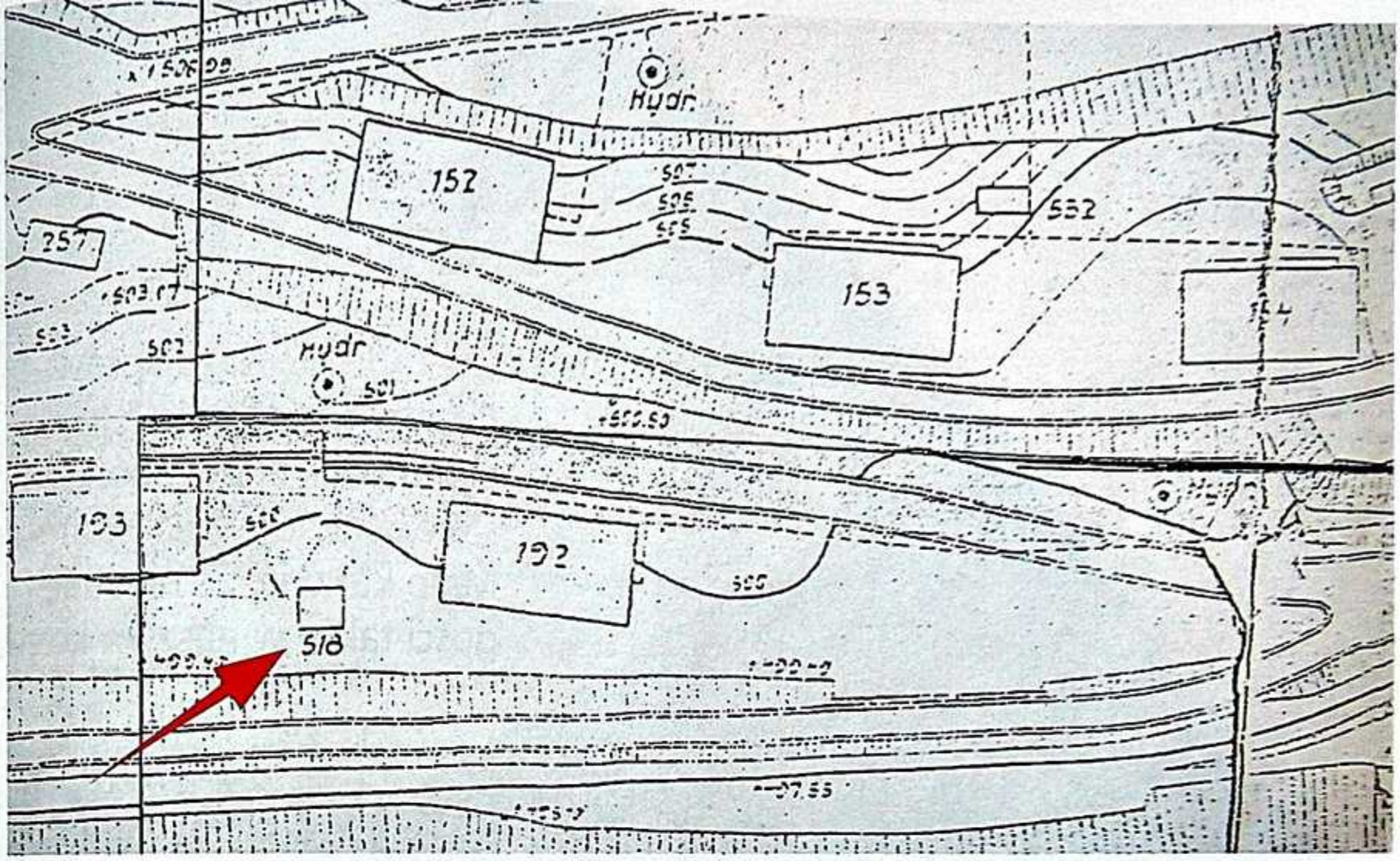


Fragment arkusza szacunkowego budynków przemysłowych należących do terenu byłej kopalni Wacław w Ludwikowicach Kłodzkich dot. schronu nr 518. [AP Wrocław – Oddział w Kamieńcu Ząbkowickim, KWK Nowa Ruda, sygn. 234.]

Fragment zdjęcia lotniczego wykonanego 11 grudnia 1944 roku nad terenem fabryki amunicji w Ludwikowicach Kłodzkich. Czerwoną strzałką zaznaczony schron nr 518. [Archiwum Pawła Jeżewskiego]

w innych obiektach wytrzymałych na bomby. Prace adaptacyjne przewidziano zakończyć w przeciągu trzech tygodni od daty ich rozpoczęcia[5]. W planach nie uwzględniono jedynie jednego – szybszego zakończenia wojny.

Rodziło się pytanie, czy można te fakty w jakiś sposób zestawić z brakującym schronem nr 518 na terenie fabryki amunicji w Ludwikowicach



Kłodzkich? Spekulowano, że w schronie nr 518 mogła alternatywnie zostać schowana amunicja i elementy broni, które według projektu z 26 kwietnia 1945 roku miały być magazynowane w niedokończonych obiektach budowlanych należących do „Riese". Niestety te spekulacje nie miały pokrycia w faktach, ponieważ projekt ten zakładał w pierwszej kolejności produkcję tych elementów, a dopiero następnie ich magazynowanie. Pierwsi polscy mieszkańcy Ludwikowic Kłodzkich znajdowali na terenie byłej fabryki amunicji karabiny i amunicję, która była umieszczona w skrzyniach ułożonych przy ścianach niektórych budynków fabrycznych. To świadczy, że amunicja i karabiny maszynowe dla piechoty nie zostały ukryte w schronie nr 518.

Przełom w poszukiwaniach

Przełom w poszukiwaniu schronu nr 518 na terenie byłej fabryki amunicji w Ludwikowicach Kłodzkich nastąpił dopiero wówczas, gdy otrzymałem w prezencie od właściciela zbiorów prywatnych plan sytuacyjny terenu kopalni Wacław, sporządzony w 1954 roku na podstawie planów niemieckich. Na tym planie... schron nr 518 jest zaznaczony! Wówczas możliwe stało się jego zlokalizowanie w terenie. Okazało się, że jest to schron zupełnie innego typu niż pozostałe na terenie fabryki. Przede wszystkim nie jest to schron powierzchniowy tylko podziemny. Pierwsi polscy mieszkańcy Ludwikowic Kłodzkich widzieli tę budowlę po sprowadzeniu się na te tereny, jednak brakowało w niej stropu (został usunięty w niewyjaśnionych okolicznościach), a odwodnienie zostało zatkane. W wyniku tego schron wypełnił się wodą po górne krawędzie brzegów i został zinterpretowany przez pierwszych mieszkańców jako otwarty żelbetowy zbiornik przeciwpożarowy lub wielki osadnik. Ta błędna informacja, którą od nich otrzymałem, spowodowała, że w poszukiwaniach zaprzestałem brać tę budowlę pod uwagę (a jest ona widoczna na zdjęciu lotniczym z 1944 roku). Schron 518 znajduje się między parterowymi budynkami nr 192 i 193, w których prowadzono elaborację. Obecnie schron jest w całości zasypany żużlem. Rodzą się pytania: kiedy, przez kogo i dlaczego żelbetowa płyta z włazem do schronu została usunięta? Na odpowiedź przyjdzie nam jeszcze poczekać.

Fragment planu sytuacyjnego kopalni Wacław w Ludwikowicach Kłodzkich. Czerwoną strzałką zaznaczony bunkier nr 518. [Kopia w archiwum Pawła Jeżewskiego]

Paweł Jeżewski
Eksplorator terenowo-archiwalny, autor książek o tematyce historycznej.

PRZYPISY

[1] Völkel E.R., Ludwigsdorf im Eulengebirge, Grafschatz Glatz/Schlesien, Vorarbeiten M.Heiman, Waiblingen 1999, s. 200.
[2] AP Wrocław, KWK Nowa Ruda w Nowej Rudzie, sygn. 234.
[3] Tamże, k. 37.
[4] AP Wrocław, Dolnośląskie Zjednoczenie Przemysłu Węglowego, sygn. 2491.
[5] Archiwum Muzeum Gross-Rosen, sygn. 9440/DP – dokumentacja OT pochodząca z Vojensky Historicky Archiv w Pradze.

TITANIC NA SZYNACH

TOMASZ BIENEK

Orient Express, za sprawą Agathy Christie i kolejnych ekranizacji jej powieści, na stałe zagościł w popkulturze. Mało kto wie, że na stałe gości także w naszym kraju.

Luksusowy ekspres czeka na sygnał do odjazdu. Wagony barowe i salonowe złączono już z sypialnymi, razem tworzą długi skład. Wielojęzyczne napisy na ich burtach zwiastują daleką trasę. Przez otwarte okna przedziałów widać obite skórą wygodne fotele i drewniane meble. Ale zamiast gwizdka konduktora słychać jedynie szum wiatru, a krzaki porastające torowiska przy peryferyjnej bocznicy to nie perony dworców Paryża czy Wiednia, więc pociąg wciąż nie rusza. Już od lat niszczeje na prowincjonalnej stacji w Małaszewiczach.

Legendarny pociąg na bocznym torze

W listopadzie zeszłego roku do kin na całym świecie weszła kolejna ekranizacja powieści Agathy Christie „Morderstwo w Orient Expressie". Film, zachęcający gwiazdorską obsadą, zobaczyły też pewnie tysiące Polaków, ale raczej mało który z widzów podziwiających luksusowe wnętrza wagonów miał świadomość, że oryginalny skład pociągu od lat stoi porzucony na polsko-białoruskim pograniczu. Choć żałosny los legendy żelaznego szlaku wydaje się mieć więcej wspólnego z jakąś szaloną, filmową fikcją, jest niestety prawdziwy.

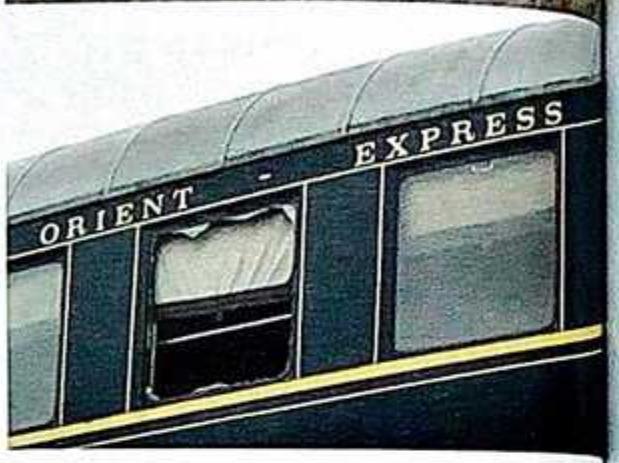
– Orient Express utknął w Małaszewiczach prawie dziesięć lat temu – wyjaśnia Jacek Wnukowski z Biura Prasowego PKP Cargo S.A. (do jednej ze spółek Grupy PKP Cargo należą tory, na których stoją zabytkowe wagony). – Wcześniej skład ten obsługiwał turystyczne połączenia na terenie Rosji, m.in. trasę Moskwa-Władywostok. Właściciel pociągu popadł jednak w kłopoty finansowe, ale ze względu na upływ czasu trudno już mówić o szczegółach. Pociąg zdołał jeszcze wjechać przez Białoruś na teren Polski, ale Białorusini zatrzymali wózki wagonów o europejskim prześwicie toru, dlatego skład stoi na torze o rozmiarze 1520 mm, którego nitka pociągnięta jest do Małaszewicz. Jest to dodatkową trudnością w dysponowaniu tym składem, bo trudno przetoczyć go gdziekolwiek dalej.

Liczący 13 wagonów historyczny skład zamienia się w stertę złomu.

Orient Express, łącząc Zachód ze Wschodem, stał się symbolem epoki.

Buty szurają o suche trawy, gdy wchodzi się na stromy, wysoki nasyp. Tutaj, na zardzewiałych torach, od lat dumnie stoi trzynaście ekskluzywnych, oryginalnych wagonów z lat 20. Wokół dość monotonny krajobraz torowisk przeładunkowej stacji – obecnie na platformach kolejowych idą tędy tysiące kontenerów z Chin. Małaszewicze to jeden z największych na świecie „portów lądowych" – kolejowych stacji towarowych. W dali zdewastowany i zamknięty budynek dworca osobowego w cieniu nieczynnej wieży wodnej. Na niekończących się torach postojowych – węglarki, wagony towarowe, cysterny pokryte cyrylicą lub częściej azjatyckimi znakami. Obok – niczym pamiątka w gablotce – relikt sprzed lat. Granatowa farba odchodzi płatami od toczonych korozją pudeł wagonów. W ocalałych szybach wagonowych okien odbijają się wiszące nisko ołowiane chmury, wolno przesuwane przez wschodni wiatr. Nad oknami napisy – Orient Express. Legenda kolejnictwa oraz popkultury, symbol „belle epoque" i relikt historii Europy kona, stojąc na obrzeżach przygranicznej stacji towarowej. Kolej nalicza opłaty za tor postojowy, >>>

fot. Tomasz Bienek, Wikipedia



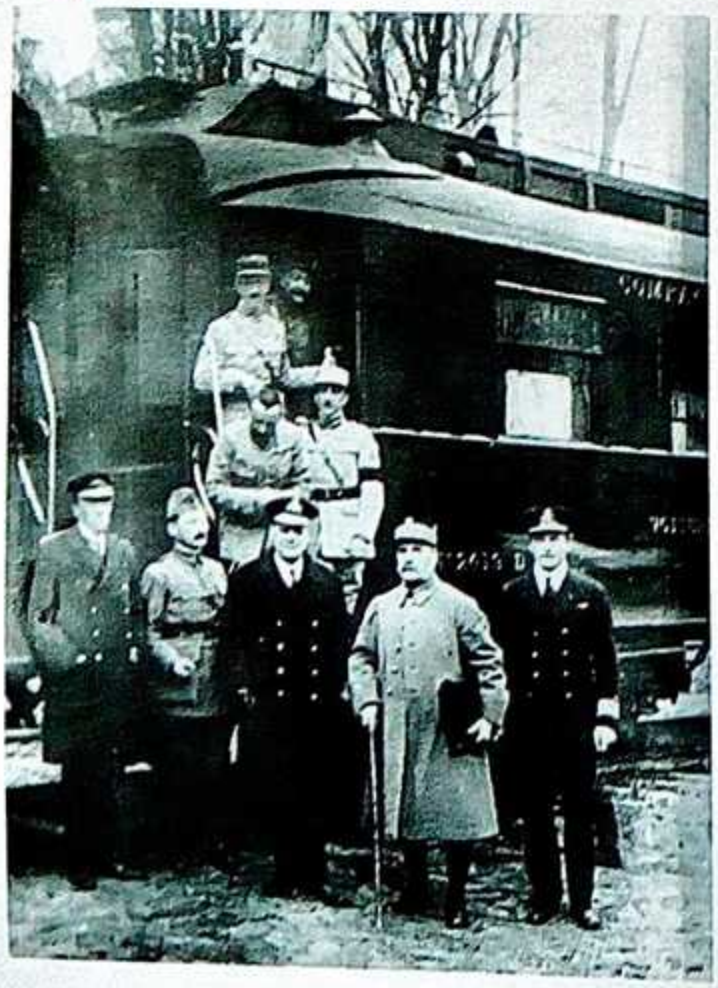
>>> z roku na rok należności rosną, ale nie bardzo wiadomo, kto, jak i kiedy ma je uiścić. A uregulowanie długów jest jednym z warunków, od których uzależniona jest przyszłość nietypowych wagonów.

– Obecnie kwestią dalszych losów pociągu zajmują się prawnicy – dodaje Jacek Wnukowski. – Udało się namierzyć właściciela składu, jest nią prywatna osoba, powiązana z firmą, która organizowała przed laty przejazdy retro po Rosji. Jest to dość skomplikowana kwestia. Rozważane są różne możliwości uregulowania tej patowej sytuacji, trudno jednak powiedzieć, jaki będzie jej dalszy rozwój. Jako pracownicy kolei mamy świadomość, że nie jest to zwyczajny skład, lecz także zabytek kolejnictwa. Wagony pochodzą z lat 20. ubiegłego wieku. Dlatego bocznicy pilnuje firma ochroniarska, gdyż zdarzały się przypadki kradzieży elementów wyposażenia wagonów i dewastacje. Co cenniejsze elementy wnętrz luksusowych wagonów zostały zabrane z ich pokładów i zdeponowane w magazynie. Były to emblematy Orient Expressu z burt wagonów, wyposażenie wagonów restauracyjnych, jak np. elementy zastaw stołowych czy meble.

Tabliczki znamionowe na podwoziach wagonów potwierdzają ich pochodzenie.

Wagon bagażowy Orient Expressu.

W jednym z wagonów restauracyjnych Orient Expressu (numer 2419) podpisano kapitulację Niemców w Compiègne.



Symbol epoki

Orient Express po raz pierwszy wyruszył w trasę w 1883 roku. Był oznaką tryumfu ówczesnej techniki i postępu, w symboliczny sposób łącząc Zachód ze Wschodem Europy. Ekspres kursował na trasie Paryż-Stambuł. Skład słynął z luksusowych wagonów sypialnych, ekskluzywnych wagonów barowych i salonowych, a także wykwintnych potraw serwowanych na ich pokładach. Na podróż w luksusie mogli sobie pozwolić jedynie możni ówczesnego świata. Z tych właśnie powodów Orient Express określany był mianem „Titanica na szynach". Podróż trwała trzy doby, a pociąg ten był jedynym transkontynentalnym środkiem komunikacji w owym czasie. Na przestrzeni lat trasa pociągu ulegała modyfikacjom, niektóre z wagonów odczepiano od głównego składu i doczepiano do innych dalekobieżnych pociągów, dzięki czemu mogły one docierać do miejsc oddalonych od głównej trasy. Losy przemierzającego Europę luksusowego składu splatały się z tragiczną i burzliwą historią kontynentu. Zmiany w rozkładzie jazdy Orient Expressu to niemal

fot. Tomasz Bienek, Wikipedia

podręcznik historii współczesnej Europy. Fronty lat 1914–1918 unieruchomiły na francuskich dworcach tabor Orient Expressu, za to w jednym z jego ekskluzywnych wagonów restauracyjnych, o numerze 2419, podpisano kapitulację Niemców w Compiègne. Wagon ten wchodził wtedy w skład pociągu sztabowego marszałka Ferdynanda Focha. W tym samym roku pociąg wrócił na żelazne szlaki, prowadząc dodatkowo od 1930 roku wagony z Londynu, które do Francji docierały na pokładzie promu. To właśnie lata 30. uznawane są przez historyków kolei za złotą erę Orient Expressu. W tym czasie składy spod tego elitarnego szyldu jeździły aż trzema trasami przez Europę.

Gdy wśród pasjonatów kolejnictwa rozeszła się wiadomość o ekspresie, który utknął w Małaszewiczach, zaczęto snuć barwne scenariusze. Były głosy, aby ściągnąć go na południe Polski, wizjonerzy widzieli odremontowany pociąg wożący turystów malowniczymi górskimi trasami. Proponowano połączenie Chabówka-Nowy Sącz-Krynica, ktoś inny sugerował relację Zakopane-Nowy Sącz-Żegiestów-Muszyna; jeszcze inni oczyma wyobraźni widzieli legendarny skład zimujący w skansenie kolejnictwa w Chabówce...

– Kilka lat temu m.in. ze strony małopolskich samorządowców rzeczywiście pojawiły się pomysły, aby spróbować odkupić i wyremontować przynajmniej część wagonów z Małaszewicz – wyjaśnia Maciej Panasiewicz, naczelnik Sekcji Utrzymania i Napraw Taboru Zabytkowego w Chabówce. – Były też plany, by wagony te weszły w skład pociągu retro obsługującego lokalne trasy, choć od tego pomysłu się dystansowałem m.in. z uwagi na przystosowanie zasilania wagonów napięciem 3000 V z sieci trakcyjnej. Dokonaliśmy nawet wizji lokalnej. Wnioski były tyle brutalne co porażające – te wagony są znacząco zdekompletowane i zniszczone. Wiele szyb rozbito, co potęguje proces destrukcji wnętrz wagonów. Zarówno ich kondycja techniczna, jak i stan wyposażenia wnętrz przedstawiają obraz nędzy i rozpaczy. Wagony mają rozkradzione elementy podwozi, co uniemożliwia ich dopuszczenie do ruchu. Podzespoły istotne dla eksploatacji zostały rozkradzione albo zniszczone w wyniku działań sił przyrody. To nie są polskie wagony, więc problematyczne byłoby nawet pozyskiwanie części zamiennych. Wagony ogołocono z elementów wyposażenia, brakuje mosiężnych klamek, uchwytów, wieszaków, kranów przy umywalkach, czyli tzw. galanterii wagonowej, oraz elementów oświetlenia. Koszty renowacji byłyby horrendalne – wyprodukowanie nawet jednej mosiężnej klamki na wzór to kilkaset złotych, a gdzie cała reszta jak instalacje wodne, elektryczne, >>>

Obecnie wnętrza wagonów przypominają plan niskobudżetowego horroru.

>>> nagłośnienie, układ hamulcowy, stolarka wnętrz. Cały skład stoi od lat pod gołym niebem. W wyniku wieloletniej dewastacji pociąg ten nie przedstawia zbyt wielkiej wartości.

Wrzesień 1939 roku znów przerwał kursy pociągu, a w 1940 roku z kaprysu Adolfa Hitlera w tym samym wagonie restauracyjnym Francja podpisała kapitulację przed hitlerowskimi Niemcami. Zanim kolejna światowa hekatomba dobiegła końca i ekspres znów powrócił na żelazny szlak, niemieccy saperzy zniszczyli „restauracyjny nr 2419", wysadzając go w powietrze.

Rok 1945 przyniósł wznowienie kursowania Orient Expressu, ale jego sława już powoli gasła. Podzielona żelazną kurtyną Europa nie była zbyt przyjaznym miejscem dla idei pociągu łączącego w nieskrępowany sposób Wschód z Zachodem, ale tak naprawdę to nie komunistyczne reżimy spowodowały powolny upadek kolejowej legendy. Rozwój motoryzacji, a zwłaszcza coraz tańszych linii lotniczych, umożliwiający naprawdę szybkie podróże po Europie, zdeklasowały kolejowe ekspresy. Ekskluzywne, lecz drogie składy, majestatycznie

fot. Tomasz Bienek

Zaglądając do zakurzonych pomieszczeń, trudno nie oprzeć się wrażeniu, iż gdzieś z daleka dobiega muzyka z lat 30. i brzęk kieliszków szampana...

pokonujące kontynent w ciągu kilku dni, zostały zepchnięte do lamusa. W latach 60. Orient Express kursował już nieregularnie, kres tego połączenia przyniosła kolejna dekada. Co ciekawe, jeszcze w latach 50. wagony Orient Expressu (choć nie cały skład) kursowały po polskich torach, realizując dość egzotyczne jak na realia PRL połączenia Warszawa-Rzym lub Warszawa-Stambuł.

Pociąg retro

Legendy takich pociągów jak Orient Express były na tyle silnie zakorzenione w ludzkiej świadomości, że w latach 80. połączenia te zaczęły wracać do łask – jednak już nie jako środek transportu, lecz w roli pociągów retro. Podróż stała się celem samym w sobie, nie sposobem dotarcia do celu. W 1982 roku na torach Zachodniej Europy pojawiły się wagony Orient Expressu wyremontowane przez milionera i entuzjastę kolei Jamesa Sherwooda. Wkrótce do oferty luksusowych ekspresów, umożliwiając romantyczną podróż w czasie, dołączyły m.in. „Royal Scotsman" kursujący w Wielkiej Brytanii i „Pride of Africa" przemierzający bezdroża w RPA. Składy te także złożone są z oryginalnego taboru z lat 20. i 30. Choć koszty takiej wyprawy są znaczne, wciąż znajdują się chętni, którzy gotowi są zapłacić za przygodę na kolejowym szlaku bajońskie sumy.

Tymczasem pochodzące z tej samej epoki oryginalne wagony, które utknęły w prowincjonalnych Małaszewiczach, z roku na rok niszczeją coraz bardziej, wystawione na działanie sił natury oraz niszczycielską aktywność wandali. Choć dawny właściciel zadał sobie przed laty trud poszukiwania tego taboru po całej Europie, by skompletować legendarny skład i tchnąć w niego życie, dawno porzucił już tę ideę, jak i sam pociąg.

– Dla takich wagonów, z drewnianym wnętrzami, drewnianym wyposażeniem, kilka lat bez okien, i to w bezruchu pod gołym niebem to wyrok – dodaje Maciej Panasiewicz. – W obecnej chwili można powiedzieć wprost, że to wraki. Jaka będzie ich przyszłość? A kto to może wiedzieć. Stan własnościowy wagonów jest skomplikowany, nawet jeśli gdzieś jest właściciel, to najwyraźniej nie ma zamiaru się przyznawać do tych wagonów, bo musiałby uregulować gigantyczne zobowiązania finansowe. Poza tym – gdyby rzeczywiście opłacalne było odkupienie tych wagonów i ich renowacja – to ten skład nie stałby gdzieś na końcu świata, tylko jeździł po Europie. To, że nikt go nie chce – najlepiej świadczy o jego realnej wartości. W mojej opinii dużo ważniejsze, z punktu widzenia zachowania polskiego dziedzictwa kolejowego, jest pozyskanie i remont wagonów z lat 60. i 70. XX wieku. Obecnie są masowo kasowane i tym samym pozbawiane perspektyw na zachowanie kilku egzemplarzy dla potrzeb kolejowych przewozów historycznych.

W dzisiejszych czasach, odnalezienie zabytkowego samolotu, czołgu czy innego pojazdu zalegającego w bagnie lub rzece, zazwyczaj skutkuje akcją wyciągnięcia takiego wraku celem ocalenia maszyny. Wagony w Małaszewiczach nie leżą na dnie rzeki czy jeziora. Mimo to, czarno na białym widać, że nikt ich nie chce i nie potrzebuje. Wydaje się więc, że lodową górą dla „Titanica na szynach" stał się polsko-białoruski terminal towarowy.

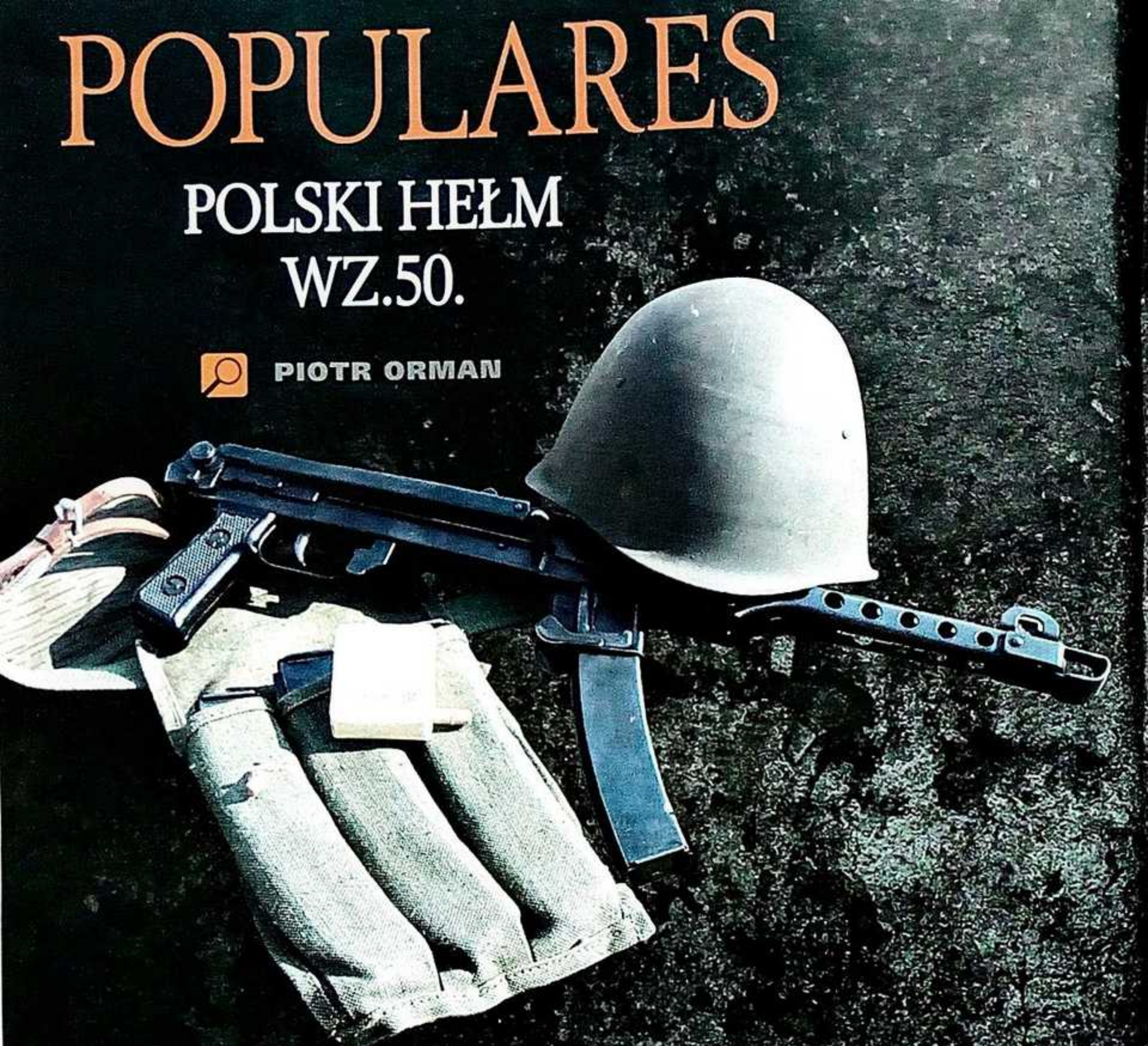
Tomasz Bienek

Entuzjasta historii obu wojen światowych, kolekcjoner żołnierskiego ekwipunku z lat 1914–1945, miłośnik fantastyki i fan rockowej muzyki, polskich gór i polskiego morza. Z wykształcenia humanista, z doświadczenia zawodowego – reporter w prasie codziennej. Autor rubryki „Wojna od kuchni" w miesięczniku „Odkrywca". Wyznawca maksymy wyśpiewanej przez Marka Grechutę: „ważne są dni, których jeszcze nie znamy".

POPULARES

POLSKI HEŁM WZ.50.

PIOTR ORMAN



W 1950 roku powstał nowy wzór hełmu, który aż do 1967 roku był podstawowym hełmem bojowym LWP. Konstruktorzy przebadali zapewne wzory używane w wojsku i wybrali, jak się zdaje, optymalne rozwiązanie.

Po drugiej wojnie światowej w Wojsku Polskim królował oczywiście radziecki hełm bojowy, w większości zapewne w wersji sześciopłatowej, chociaż trzypłatowe występowały także. Hełmów tych nie posiadano jednak aż tyle, żeby zaspokoić potrzeby armii, używano więc praktycznie wszystkiego, co nie miało niemieckiej proweniencji. W wojsku były czechosłowackie hełmy wz.32, włoskie wz.33 (o kształcie bardzo zbliżonym do radzieckich), polskie przedwrześniowe wz.31, a nawet pozornie egzotyczne brytyjskie MK II i III oraz amerykańskie hełmy M.1. Ten melanż z czasem przestał wystarczać, gdyż zapotrzebowanie było znacznie większe, zaczęto więc poważnie myśleć o produkcji własnego wzoru. Racjonalnym preludium do tego

fot. Piotr Orman

było zagospodarowanie zalegających w dawnej Hucie Ludwików niewykończonych czerepów hełmów wz.31 z przedwojennej produkcji. Tak w gospodarski sposób powstał hełm wz.31/50, który w swojej pierwotnej odmianie posiadał wyposażenie wewnętrzne identyczne jak hełmy przedwojenne, z tą różnicą, że kieszonki regulacyjne szyto z tkaniny w kolorze granatowym, a nie jak wcześniej białym. Inna była także podpinka, wykorzystano przejęte w licznych magazynach podpinki od hełmów niemieckich. Hełmy pokrywano gładkim lakierem khaki, a otwór na nit kontrolny zaślepiano nitem stalowym, chociaż czerepy z miedzianym też się zdarzają. Ta pierwotna odmiana jest obecnie na rynku, moim zdaniem, spotykana rzadziej niż przedwojenne hełmy wz.31. Częściej można natomiast spotkać hełmy wz.31/50 z wyposażeniem wewnętrznym i podpinką analogicznymi jak w hełmie wz.50. Powodem takiego stanu rzeczy są późniejsze remonty, podczas których wymieniano fasunki na takie, jakie były akurat na stanach zakładów remontowych. Zupełnie odwrotną konfigurację zastosowano w hełmie strażackim wz.50, gdzie połączono dzwon nowego wzoru (z dodanym grzebieniem) z wyposażeniem wewnętrznym strażackiego hełmu przedwojennego wz.35, którego produkcję zresztą także uruchomiono po wojnie.

Jest nowy wzór

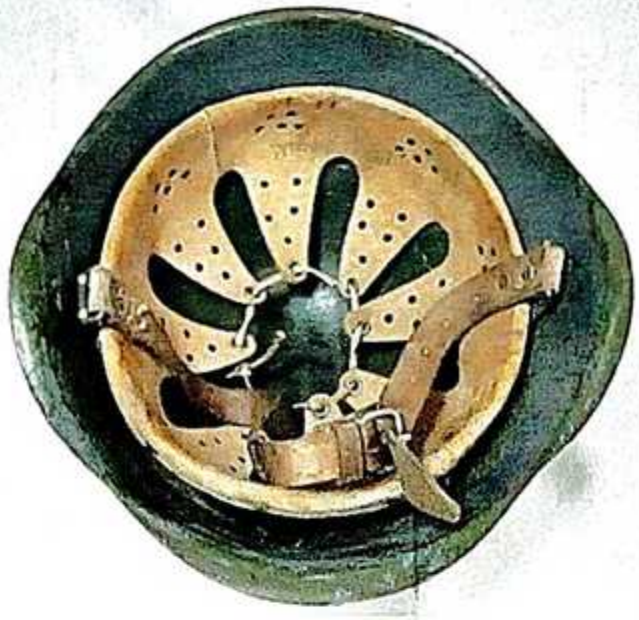
Ostatecznie w roku 1950 powstał nowy wzór hełmu, który aż do 1967 roku był podstawowym hełmem bojowym LWP. Konstruktorzy przebadali zapewne wzory używane w wojsku i wybrali, jak się zdaje, optymalne rozwiązanie. Czerep zachował praktycznie kształt hełmu radzieckiego (czyli tego, który występował w ówczesnej armii najliczniej), natomiast zastosowano inny fasunek, tym razem wiernie odwzorowując rozwiązanie zastosowane we włoskim hełmie wz.33. Wyposażenie wewnętrzne składa się z dwóch stalowych obręczy połączonych ze sobą. Jedna z nich jest przytwierdzona trzema nitami bezpośrednio do czerepu, do drugiej sprężynującej mocowano za pomocą rozginanych nitów skórzany fasunek z filcową przekładką dla lepszej amortyzacji. Uchwyty podpinki mocowano do wspomnianych obręczy. Skórzana wkładka wycięta była w osiem listków ściąganych w szczycie sznurowadłem, co umożliwiało dopasowanie hełmu do rozmiaru głowy. Skórzaną podpinkę hełmu również odwzorowano z hełmu włoskiego, z tą różnicą, że w miejsce zielonych zastosowano paski w kolorze naturalnym.

Hełmy wz.50, od lewej hełm w eksportowym malowaniu, w środku ze stylizowanym orłem, po prawej poremontowy w kolorze dla wojsk lotniczych i marynarki.

Próby balistyczne i mit „przedwrześniowy"

Niewiele wiadomo o próbach balistycznych, jakie przechodziły czerepy hełmów. Jacek Kijak >>>

Hełm wz. 50 po remoncie w lotniczym malowaniu ze stylizowanym orłem. Interesujący, bo w trakcie remontu najpierw pomalowany podstawowym lakierem zielonym, potem dopiero adaptowany na potrzeby lotnictwa. Hełm prezentuję dzięki uprzejmości firmy „Odessa".



Zdjęcie „rodzinne", od lewej radziecki wz.40, w głębi włoski wz.33 i nasz 50.

Wyposażenie wewnętrzne „Włocha" z lewej i wczesnego „Polaka" z prawej. Zwracają uwagę nietypowo usytuowane szwy fasunku – przód tył, a nie jak w późniejszych na osi poprzecznej. Nie jest to efekt remontu, hełm w stanie fabrycznym.

fot. Piotr Orman

>>> pisze, że poddawano je testom ostrzału z dystansu 3 metrów z użyciem pistoletu TT wz.33 i karabinka AK 47; próby przechodziła tylko partia, z której hełm nie został przebity, a wgniecenie miało być mniejsze niż centymetr... Niestety, to zupełnie niemożliwe – na takim dystansie hełm wykonany z nawet najdoskonalszej blachy grubości 1,5 mm zostanie przebity zarówno przez mocarny pistoletowy nabój TT (postrach większości współczesnych kamizelek kuloodpornych bez trudu zatrzymujących pocisk para 9x19 mm) jak i (najprawdopodobniej) na wylot przez pośredni nabój wystrzelony z AK. Zapewne w kwestii testów ktoś pana Jacka wprowadził w błąd.

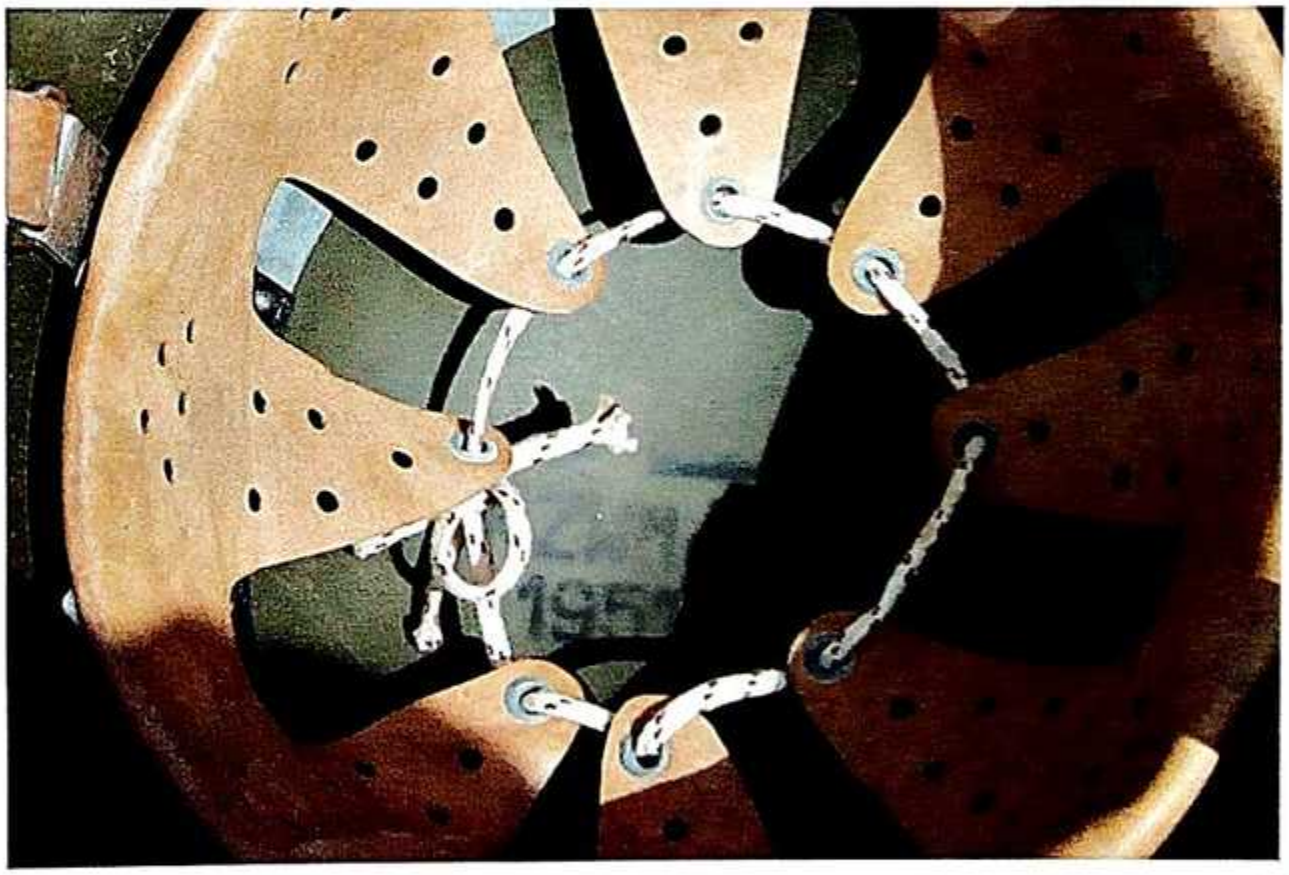
Wśród osób zainteresowanych tematem funkcjonuje także opowiastka, jakoby opisywany hełm był projektem jeszcze przedwrześniowym, który – gdyby nie wojna – miał zastąpić wz.31. Moim zdaniem to nieprawda, bo geneza hełmu i wzorce, którymi się posługiwano przy jego projektowaniu, są aż nadto czytelne.

Początek produkcji

Produkcja hełmu wz.50 ruszyła pod koniec 1951 roku w Kieleckich Zakładach Wyrobów Metalowych (do 1948 roku Huta Ludwików). Od drugiej połowy lat 50. hełm wytwarzano także w siemianowickiej Hucie Silesia (najwcześniejszy egzemplarz tego producenta, który widziałem, pochodził z 1956 roku) i z czasem ten zakład stał się wyłącznym ich producentem. Produkcja była największa w latach 50., później po zaspokojeniu potrzeb wojska stopniowo spadała i wstrzymano ją zapewne w pierwszej połowie lat 60. (najnowszy znany mi hełm wyprodukowano w Siemianowicach w 1962 roku).

Kolor i oznaczenia

Hełmy powstawały, moim zdaniem, jedynie w kolorze khaki, w różnych okresach lakier był matowy lub półmatowy. Przywołany już znawca tematu Jacek Kijak pisał, że hełm wytwarzano także w kolorze szaroniebieskim dla marynarki i lotnictwa i później białym dla WSW (Wojskowa Służba Wewnętrzna), jednak według mnie tak nie było. Nigdy nie widziałem hełmu wz.50 w fabrycznym lakierze szarym, wszystkie takie egzemplarze to hełmy po remontach z lat 70., kiedy w wojsku funkcjonował już hełm wz.67, faktycznie mający szarą odmianę produkcyjną.



Stempel wewnątrz wz.50 z pierwszej partii produkcyjnej.

Stemple wewnątrz hełmu wyprodukowanego w Siemianowicach.

Hełmy, podobnie jak przedwojenne wz.31, oznaczano tuszowym stemplem umieszczonym w szczycie czerepu, na którym umieszczano skrótowe oznaczenie wytwórcy (KZWMet, potem KZWM lub HS) oraz rok i miesiąc wytworzenia. Na wczesnych hełmach z pierwszych partii wyprodukowanych w Kielcach podobnie jak w przypadku hełmów wz.31/50 jest tylko rok. W początkowym okresie produkcji stemplowano raczej wszystkie hełmy, >>>

>>> później przestało to być regułą. Helmy, które przechodziły remonty, były oznaczane pieczęciami zakładów remontowych, które tę naprawę przeprowadzały. Stempel taki zawierał także miesięczną i roczną datę.

Wnętrze

W trakcie produkcji wyposażenie wewnętrzne helmu ulegało niewielkim modyfikacjom. W hełmach KZWM z początku produkcji filcowa przekładka jest koloru czarnego, później filc był biały. Skórzana wkładka jest zupełnie gładka, bo wykonana z byczej skóry, potem stosowano skórę świńską z charakterystyczną fakturą. Podpinka jest mocowana do helmu za pomocą szewskich rozklepywanych nitów, których użyto także do osadzenia klamerki z bolcem. Później wszystkie elementy podpinki były przyszywane, chociaż w trakcie dokonywanych remontów stosowano także nitowanie.

Minia, lakiery, oznaki

Na helmie z pierwszego roku produkcji widać, że przed nałożeniem zielonego lakieru czerep był pokryty pomarańczową minią. Obręcze do mocowania fasunku nie są malowane, ta przytwierdzona do czerepu jest ocynkowana, natomiast sprężynująca, utrzymująca wkładkę oksydowana. W późniejszej produkcji te elementy pokrywano lakierem, którym malowano dzwon.

Fabrycznie na helmach wz.50 nie malowano żadnych oznak. W początkowym okresie użytkowania tego wzoru w jednostkach dość dowolnie nanoszono na czerepy zazwyczaj za pomocą szablonu orła wojskowego, także w wersji lotniczej. Tego procederu zakazano w roku 1961, jednak w 1968 już po wprowadzeniu helmu wz.67 malowanie orłów zostało oficjalnie dopuszczone. Obecnie większość dostępnych na rynku helmów nie posiada orła. Na tych, które go mają, występuje zazwyczaj w stylizowanej, malowanej od szablonu formie, kształtem nawiązującej do wzoru stosowanego fabrycznie na helmie wz.67.

Na helmach malowano także oznaczenia funkcyjne związane na przykład ze służbą regulacji ruchu. Takie egzemplarze były bardzo nieliczne i na rynku praktycznie nie

Typowy fasunek wz.50 – tutaj w wersji poremontowej i szarym malowaniu.

występują. Po wprowadzeniu do wojska nowego wzoru hełmu znaczne ilości wz.50 zostały przekazane do jednostek Powszechnej Samoobrony, Obrony Cywilnej i różnego rodzaju zakładowych straży przemysłowych. Oznaczenia wszystkich tych struktur można znaleźć na dostępnych w obrocie hełmach. Hełmów wz.50 używała także milicja, znane są bardzo nieliczne egzemplarze malowane na niebiesko opatrzone stylizowanym symbolem MO.

Sukces eksportowy

Hełmy wz.50 były bardzo starannie wykonane i to zapewne przesądziło o ich eksportowym sukcesie. To prawdopodobnie drugi po wz.31 (który miał trafiać do ówczesnej Persji) polski hełm, sprzedawany na Bliski Wschód, oczywiście tylko do państw popieranych przez blok wschodni. Hełm tego wzoru stały się popularne szczególnie w Egipcie, Syrii i Iraku. Wzięły udział w niemal wszystkich konfliktach toczonych w tej niespokojnej części świata. Eksportowano je raczej w fabrycznym polskim malowaniu, jednak bardzo rzadko spotyka się takie, które pomalowano lakierem zielono-musztardowym (zupełnie nietypowym dla WP) nałożonym na pierwotną powłokę. Najprawdopodobniej są to egzemplarze z jakiegoś specjalnego zamówienia eksportowego przeznaczonego być może dla Syrii. Znane są także hełmy wz.67 w analogicznym malowaniu.

Do specjalnych zastosowań

W trakcie użytkowania wz.50 pojawiła się potrzeba przygotowania specjalnego hełmu dla jednostek powietrzno-desantowych. Hełm ogólnowojskowy zupełnie się do skoków nie nadawał. Testowano różne rozwiązania, modyfikując czerep wz.50, a także wyposażając go w integralną pilotkę. Rozwiązania te nie sprawdziły się jednak w praktyce i w roku 1963 powstał zupełnie nowy hełm dla WPD, który, pomimo innego kształtu czerepu, przejął z wz.50 wyposażenie wewnętrzne, a konkretnie jedynie skórzaną wkładkę. Ten hełm także eksportowano na Bliski Wschód, ale warto wspomnieć, że używały go także wojska desantowe i motocykliści wschodnioniemieckiej National Volks Armee.

Na zdjęciach z epoki można zobaczyć hełmy wz.50 z nałożoną siatką maskowniczą. Praktyka ta

Stempel Wojskowych Zakładów Remontowych umieszczany w hełmach po remontach. Dodatkowo w tym egzemplarzu w trakcie naprawy przynitowano podpinkę, a nie przyszyto.

Hełmy Wojska Polskiego 1917-2000.
Jacek Kijak
Trzecie, uzupełnione wydanie pracy nieżyjącego już J. Kijaka. Opisano tu hełmy będące tworem polskiej myśli technicznej, jak i liczne hełmy obce używane przez żołnierzy polskich na wielu frontach wojen XX wieku i w czasie pokoju, a także w polskich organizacjach paramilitarnych. Omówiono szczegółowo ich historię, odmiany i barwę, a także budowę i dane techniczne.
Zamów na
www.odk.pl
tel. 42 631 10 97
42 630 71 41
Księgarnia Odkrywcy

Wnętrze hełmu „eksportowego".

Mundur żołnierza polskiego.
Mariusz Cieśla

Zaprezentowano tutaj m.in. mundury Wojska Polskiego we Francji i w Wielkiej Brytanii z okresu II wojny światowej, a także mundury Armii Polskiej w ZSRR. Wiele eksponatów opisanych w katalogu dotyczy umundurowania powojennego z lat 1945-1989, a także zupełnie współczesnego po roku 1990. Publikacja wydana jest na kredowym papierze, a każdy z opisywanych mundurów przedstawiony jest na wysokiej jakości fotografiach.

Zamów na
www.odk.pl
tel. 42 631 10 97
42 630 71 41
Księgarnia Odkrywcy

nasiliła się w schyłkowym okresie ich użytkowania, już po wprowadzeniu nowego wz.67, który w taką siatkę był wyposażony. Testowano także pokrowce szyte z tkaniny maskującej. W książce Jacka Kijaka możemy zobaczyć taki uszyty z tkaniny mora wz.68, opatrzony gumowanym orłem identycznym jak ten z rogatywki polowej. Koncepcja pokrowca nie zyskała jednak akceptacji i nigdy nie wszedł on do powszechnego użycia. W warunkach zimowych niekiedy hełmy pokrywano lub „plamiono" łatwą do późniejszego usunięcia białą farbą.

W trakcie remontów dokonywanych w latach 70. ubiegłego wieku powstawały także hybrydy, czasem można spotkać hełm wz.50 z wyposażeniem wz.67 i odwrotnie. Taka była potrzeba chwili i do remontu wykorzystywano to, co akurat znajdowało się w magazynie danego WZR-u.

Obecnie hełm wz.50 jest jeszcze bardzo popularny i tani na naszym rynku, jednak o starsze lub ciekawsze egzemplarze wcale nie tak łatwo. Warto jednak ich poszukać, bo za kilka lat praktycznie znikną, jak wszystko, co kiedyś ignorowane, a potem poszukiwane. <

Piotr Orman
Przewodnik jurajski, współautor książki „Wielka Wojna na Jurze", pasjonat broni białej i klasycznych aut terenowych.

fot. Piotr Orman

WESOŁE ŻYCIE ŻOŁNIERZA

TOMASZ BIENEK

Stałym elementem poczucia humoru, które przejawiali frontowi żołnierze, były różne przebieranki i udawane sceny przed obiektywem. Na zdjęciu grupa żołnierzy z Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie wydaje się udawać bandę rewolwerowców.

Wojnę prowadzi się w imię wyższych celów, w obronie wartości. Zapewniają nas o tym zawsze poważne słowa polityków i surowe oblicza generałów. Na wojnie nie ma miejsca na żarty. Czy aby na pewno?

Zjawisko zwane wojskowym humorem to jeden z nielicznych zabawnych aspektów tragicznych lat wojen światowych, ale też ciekawe źródło wiedzy, wiele mówiące o ówczesnej koszarowej rzeczywistości i obyczajach w armii. Dla kolekcjonerów historycznych militariów aspekt wojskowego humoru to obszar interesujących żołnierskich przedmiotów osobistych, na który składają się humorystyczne kartki pocztowe, komiksy, karykatury i zbiory kawałów.

Humor z kartki

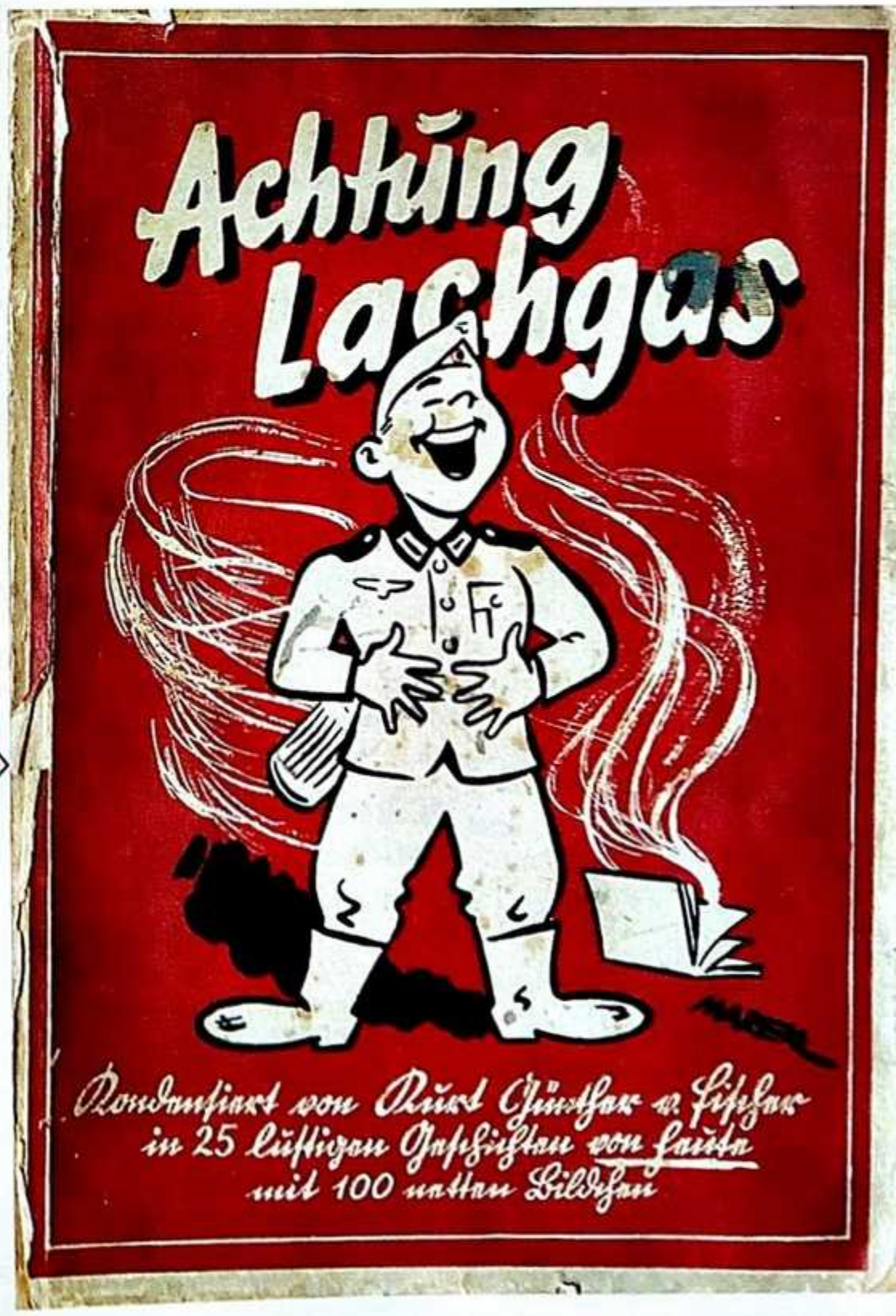
Najliczniejszą grupą przedmiotów z obszaru żołnierskiego humoru są pocztówki, przedstawiające w krzywym zwierciadle różne aspekty wojskowej służby. Pocztówki z tzw. humorem żołnierskim wydawane były we wszystkich krajach europejskich, Kanadzie, USA, Australii, a nawet w Japonii, gdzie służba wojskowa ocierała się o fanatyczne przywiązanie do samurajskiego kodeksu i nadawała żołnierzowi status „istoty wyższej". Kartki pocztowe tego typu niezależnie od

szerokości geograficznej miały postać czarno białych lub częściej kolorowych rysunków. Często poza aspektem militarnym są one godne uwagi ze względu na walory artystyczne. Ich twórcy koncentrowali się z reguły na wszelkich trywializmach koszarowego życia, skłaniając się ku takim tematom jak tarapaty wywołane niesubordynacją, nadużywanie alkoholu przez wojskowych, kontakty damsko-męskie na przepustkach. Często wykpiwali młodych rekrutów, mających problemy z dostosowaniem się do wojskowej dyscypliny. Z karykatur tych wynika, iż niezależnie od ustroju politycznego danego państwa, życie przeciętnego żołnierza nie różniło się zbytnio, a obiekty żartów można wręcz grupować tematycznymi kategoriami: podoficer dostający szału na widok bałaganu, pijany poborowy tłumaczący coś niezbornie odprowadzającym go do aresztu żandarmom, jakość wyżywienia w wojsku, znienawidzona pobudka o wczesnej porze oraz wiele innych.

Czy Führer pozwalał się śmiać?

Ciekawe jest, iż w wielu armiach pocztówki takie mogli w wojskowych sklepach kupować sami żołnierze, i nie obowiązywała tu żadna cenzura ani sztuczna poprawność. Wiele z tych kart, wysłanych do domu z koszar lub już z frontu, przetrwało do naszych czasów w rodzinnych archiwach. Nawet w realiach III Rzeszy ukazywały się pocztówki z serii „Żołnierskie życie" oraz wiele innych tego typu. Okazuje się, że pomimo zadęcia i przesadnej pompy, jakimi otaczano wszelkie aspekty wojskowości w hitlerowskich Niemczech, w paradoksalny sposób nawet tam wojsko śmiało się samo z siebie, a hitlerowski przemysł wydawniczy pracujący dla armii ma na koncie naprawdę wiele humorystycznych publikacji różnego typu. Tematyka nie odbiega tutaj od ówczesnego kanonu: słanie łóżek na kant, pucowanie butów na błysk, mordercze ćwiczenia na poligonie, ale >>>

Niemiecki zbiór frontowych dowcipów wydany dla wojska podczas I wojny światowej. Jak widać nie zabrakło w nim wymiaru propagandowego, jako że osioł na okładce symbolizować ma francuską armię.



Podczas II wojny światowej do rąk żołnierzy Wehrmachtu i SS trafiały różne zbiory kawałów wydawanych specjalnie dla wojska. Na zdjęciu jeden z nich; jak widać na okładce, był to już piąty tomik z tej serii.

Kolejny zbiór wojskowych dowcipów armii niemieckiej. Już sam tytuł ukazuje poczucie humoru Wehrmachtu („Uwaga - gaz rozśmieszający").

też wyżywienie przy kuchni polowej przedstawione jako uczta lub wyjście na przepustkę widziane oczami karykaturzysty niemalże jak wyjazd na wakacje. Obrazki z serii takich pocztówek wychodziły też w większym formacie, tworząc zbiory ilustracji, zbliżone gatunkowo do komiksu. Poza tym, niesamowitą ilość pocztówek z wojskowym humorem publikowały mniejsze lub większe wydawnictwa, i zabawne rysunki przedstawiające hitlerowskich żołnierzy to niemal nieskończony temat.

W przedwojennej Polsce, gdzie armia również była instytucją cieszącą się powszechnym szacunkiem a wręcz uwielbieniem, także ukazały się podobne serie, np. seria „Wojsko w karykaturze". Wydano ją w 1933 roku w Warszawie. Autorem zabawnych ilustracji był rysownik E. Jaryczewski. Podobne tematycznie kartki pocztowe ukazywały się też nakładem samego wojska oraz organizacji paramilitarnych.

Ciężki kaliber branży wydawniczej

Do ciekawych przedmiotów z dziedziny koszarowej rozrywki należą zbiory kawałów dla żołnierzy. Zbiory takie wydawały przede wszystkim bogate kraje, które wraz z innymi gałęziami gospodarki do pracy na rzecz wojska zaangażowały też całą branżę wydawniczą i prowadziły wojnę dostatecznie długo, by dostarczyć swoim oddziałom rozmaite wydawnictwa, także zbiory dowcipów. Wśród wydawanych w formie książek zbiorów kawałów przeważają publikacje amerykańskie, brytyjskie, i oczywiście niemieckie, z zadziwiającą dla tej armii tendencją ukazywania wojny w całej jej rozciągłości jako „dobrego żartu" i świetnej zabawy. Zbiory wojskowych kawałów dla badaczy minionych epok to także istotne źródło wiedzy na temat różnic kulturowych pomiędzy walczącymi ze sobą nacjami. O ile kawały polskie czy niemieckie – nieważne, wysokich czy niskich lotów – były jasne dla obu wrogich armii, o tyle humor brytyjskich sojuszników pozostawał bardzo często zupełnie niezrozumiały dla Polaków.

W krzywym zwierciadle

Osobną grupę dowcipów i karykatur stanowiła satyra stosowana przez ruch oporu krajów podbitej Europy, w czym – podobnie jak i w pozostałych aspektach konspiracji – wiedli prym Polacy. Inwencja i pomysłowość satyryków z ruchu oporu pozwalała wykpić i ośmieszyć brutalnego okupanta, dając zniewolonym i prześladowanym ludziom chwilę uśmiechu i moment oderwania od ponurej rzeczywistości. Im bliższy był koniec wojny, a sytuacja militarna i gospodarcza III Rzeszy coraz gorsza, tym łatwiej było o tematykę dowcipów i wyszydzających hitlerowskie Niemcy rysunków. Jedna z karykatur owego czasu nawiązywała do coraz liczniejszych w Wehrmachcie oddziałów sformowanych ze wschodnich ochotników. Na obrazku cherlawa postać o azjatyckich rysach twarzy w niemieckim hełmie opędza się przed polskimi dziećmi krzycząc: „No jazda, co, germańca żeście nie widzieli?". Temat satyry skierowanej przeciwko Niemcom zdecydowanie wychodzi poza obszar zwykłego humoru, i kieruje badaczy raczej w stronę wojny

Żołnierze niemieccy sami uwiecznili swoje specyficzne poczucie humoru na amatorskich zdjęciach. Tym strzelcom górskim podczas przerwy w ćwiczeniach nie zabrakło sił na wygłupy; konkretnie na inscenizację egzekucji. Trzeba jednak zaznaczyć, że takie żarty nie były wyłącznie domeną Niemców. Realia wojny i powszechna brutalność tamtego okresu przejawiały się w kawałach żołnierzy wielu innych armii.

1 Brytyjska kartka nawiązująca tematyką do służby w Egipcie.

2 Hitlerowskie ilustracje z serii „Żołnierskie życie" ukazywały się w formie pojedynczych pocztówek lub w wersji zbiorów przypominających komiksy.

3 Twórca tej belgijskiej pocztówki z 1939 roku, pomimo humorystycznego podejścia do tematu, przypomina jednak jeden z koszmarów I wojny światowej – szczury zakradające się do śpiących żołnierzy.

4 Wojskowe wyżywienie było jednym z ulubionych obiektów zarówno wojskowych żartów, jak i tematyką karykatur. Francuska kartka z okresu „dziwnej wojny"; zwraca uwagę opis w językach francuskim i angielskim (kucharz z przyjemnością komentuje swoje dokonania kulinarne mówiąc, iż znów zaskoczył sam siebie).

5 Ta przedwojenna polska kartka została wydana nakładem Koła Pań Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej. Dochód ze sprzedaży tej, oraz podobnych kartek, przeznaczony był na budowę wspomnianej placówki. Na odwrocie pocztówki widnieje pieczątka „Zapisz się na członka L.O.P.P.". Pocztówkę wydrukowały Zakłady Graficzne „Biblioteka Polska" w Bydgoszczy.

6 Tematyka żartobliwych kart pocztowych ukazujących realia wojska była zawsze podobna, niezależnie od kraju pochodzenia. Ta przedwojenna polska pocztówka nie wymaga komentarza.

7 Ciężar ekwipunku, który trzeba było przenosić na własnych barkach, był kolejnym tematem kpin. Belgijska kartka z II wojny światowej.

1
THE SECOND GREAT WAR
COMPETITION !!
ON ACTIVE SERVICE IN EGYPT

2
Soldatenleben
Barlog
Preis: 1,—
Barlogs Aufklärungen für jeden Wehrpflichtigen!

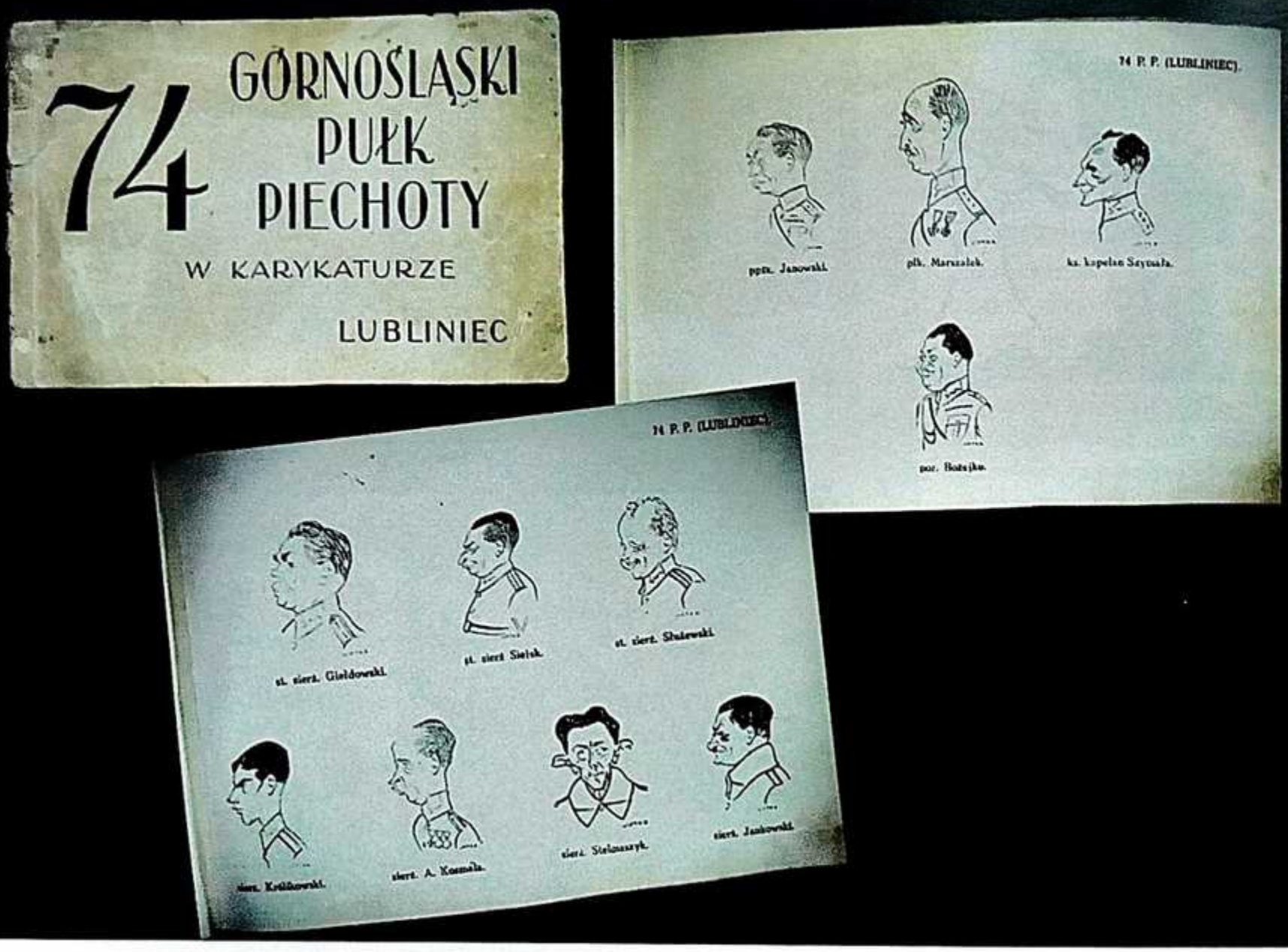
3
Habitant indésirable.
Ongewenschte gast.

4
Je me suis encore surpassé !...
I have again surpassed myself !...

5
Bar doktór

6
Rentgen

7
Pauvre « Gass » quelle misère !



>>> propagandowej niż zwykłego frontowego dowcipu. Wystarczy tu jedynie dodać, iż wszelkie gazety zarówno po stronie Aliantów, jak i państw osi wręcz roiły się od satyrycznych rysunków ośmieszających wroga przez cały okres wojny.

Związane z wojskiem karykatury to często nie tylko militarne relikty, ale jednocześnie ciekawe dzieła artystyczne. Przykładem mogą być zbiory karykatur, wydawane przez przedwojenne polskie pułki. Jedną z takich pamiątek, związaną z 74 Pułkiem Piechoty z Lublińca, jest wydany w 1929 roku zbiór karykatur przedstawiający jego zawodową kadrę. Album wydano z okazji obchodów 10-lecia powstania pułku. Ustanowiono wtedy jego pamiątkową odznakę, a katowicki rysownik i karykaturzysta Jerzy Szwajcer uwiecznił służących w Lublińcu oficerów i podoficerów, poczynając od ówczesnego dowódcy pułku. Książeczkę z karykaturami wojskowych, wydaną w niewielkiej ilości nakładem jednostki, otrzymał każdy ze sportretowanych. Dziś zbiór ten jest cennym reliktem przedwojennego Wojska Polskiego. Wielu żołnierzy, których przedstawiono w formie karykatur, 10 lat po jego wydaniu oddało życie w walce, gdy pułk bił się w kampanii wrześniowej pod Lublińcem i Częstochową, a potem wraz z innymi górnośląskimi jednostkami walczył pod Tomaszowem i nad Tanwią. W kampanii wrześniowej polegli m.in. sportretowani w zbiorze naczelny lekarz pułku mjr dr med. Józef Cesarz i kpt. Bogumił Grodzicki.

Nie wszystkim było do śmiechu

Wśród licznych wspomnień weteranów pojawia się wiele opisów żartów sytuacyjnych, które robiono sobie nawzajem, o ile pozwalała na to sytuacja. Typowa dla frontowców wszystkich armii inwencja oraz specyficzne poczucie humoru sprzyjało płataniu kawałów. Sytuację taką opisuje Stephen E. Ambrose w książce „Kompania braci". Autor przytacza incydent, który miał miejsce podczas hucznego świętowania przez amerykańskich spadochroniarzy kapitulacji III Rzeszy:

„Zabawa stawała się coraz głośniejsza, w miarę jak do wystrzałów korków od szampana przyłączyła się palba z wszelkiej broni kompanii. Kapitan Speirs zaczął się niepokoić, czy sytuacja nie wyrwie się spod kontroli. Sierżant Mercier, wczuwając się w nastrój chwili, przebrał się w kompletny mundur galowy niemieckiego oficera, z monoklem w prawym oku włącznie, i w tym stroju wybrał się na obchód wart. Jeden z wartowników wpadł na równie świetny pomysł i pod karabinem odprowadził „jeńca" do kapitana Speirsa.

Zbiór karykatur zawodowej kadry 74 Pułku Piechoty z Lublińca wydano w 1929 roku.

fot. Tomasz Bienek

Wartownik, który zasnął na warcie – temat wojskowych żartów i karykatur obowiązujący pod każdą szerokością geograficzną. Tutaj kartka wydana w przedwojennej Polsce.

Polska pocztówka pt. „Służba w lotnictwie" mogłaby równie dobrze odzwierciedlać realia Luftwaffe w 1945 roku.

Tak polski rysownik przedstawił służbę w wojskach łączności.

Przedwojenna polska pocztówka pt. „Pierwszy atak".

Kapitan, zawczasu uprzedzony, zagrał doskonale swoją rolę. Kiedy żołnierze doprowadzili przed jego oblicze „Niemca", pomagając sobie bagnetami, kapitan nawet nie podniósł wzroku znad papierów. Jeden z żołnierzy podszedł do biurka, zasalutował i zameldował:

– Panie kapitanie, złapaliśmy Niemca, który próbował wysadzić sztab kompanii. Co z nim zrobić?

– Jak to co? Wyprowadzić i rozstrzelać – burknął znad papierów Speirs. Powiało grozą. Żartownisie jakby lekko się stropili.

– Ależ panie kapitanie, to ja, Mercier – odezwał się jeniec.

Speirs wreszcie uniósł oczy znad dokumentów na biurku.

– Mercier, wyskakujcie z tego małpiego mundurka, ale już!".

Choć przytoczony przez autora „Kompanii braci" opis może wywołać uśmiech u czytelnika, to tego typu zabawy nie zawsze kończyły się dobrze dla uczestników. Dowodzi tego historia z okresu krwawych walk w Beskidzie Niskim podczas I wojny światowej. Na Cmentarzu Wojskowym nr 8 w miejscowości Nowy Żmigród, pochowano ciała żołnierzy zwiezione w 1916 roku z pobojowisk w rejonie wsi Myscowa i Kąty. Istnieje przekaz, iż poległy tu oficer Dubnik został zastrzelony na moście przez własnego żołnierza, gdy przebrawszy się w prześcieradło udawał ducha, chcąc w ten sposób sprawdzić jego czujność.

Tomasz Bienek

Entuzjasta historii obu wojen światowych, kolekcjoner żołnierskiego ekwipunku z lat 1914–1945, miłośnik fantastyki i fan rockowej muzyki, polskich gór i polskiego morza. Z wykształcenia humanista, z doświadczenia zawodowego – reporter w prasie codziennej. Autor rubryki „Wojna od kuchni" w miesięczniku „Odkrywca". Wyznawca maksymy stworzonej i wyśpiewanej przez Marka Grechutę: „ważne są dni, których jeszcze nie znamy".

LITERATURA:

STEPHEN E. AMBROSE, „Kompania braci", WYDAWNICTWO MAGNUM, WARSZAWA 2016.
ROMAN FRODYMA, „Cmentarze wojenne z okresu I wojny światowej w rejonie Beskidu Niskiego i Pogórza", Studenckie Koło Przewodników Beskidzkich, Warszawa 1989.
TOMASZ SZAROTA, „Okupowanej Warszawy dzień powszedni", Czytelnik, Warszawa 1978.

Francuska kartka z 1939 roku. Artysta widział francuską armię jako dziarskiego żołnierza-obrońcę, u boku którego widzimy dwie kochanki, symbolizujące Polskę i Anglię. Trudno powiedzieć, na ile ten żart trafiał w poczucie humoru Niemców – tak czy inaczej za ich sprawą szybko stracił rację bytu.

ODDERØYA

CZĘŚĆ 2

MAŁY GIBRALTAR

JACEK JAROSZ

Położoną w północnej Europie Norwegię ominęło wiele konfliktów zbrojnych toczonych na kontynencie. W trakcie jednego z najważniejszych historia nie była już tak łaskawa, a swoją kartę w dziejach II wojny światowej zapisała także wyspa Odderøya.

Kotwica z niemieckiego frachtowca „Seattle" na stanowisku kierowania ogniem nr 2 „Baterii Zachodniej".

Inwazja niemiecka (04.1940)

W roku 1927 fortyfikacje wyspy przeniesiono do rezerwy i zakonserwowano, jednak zostały one ponownie obsadzone jesienią 1939 roku, co oczywiście bylo związane z szybko pogarszającą się polityczno-militarną sytuacją w Europie. Próbę bojową twierdza przeszła wiosną 1940 roku, podczas inwazji wojsk III Rzeszy. Niemcy już od początku tego roku przygotowywali plan opanowania Danii i Norwegii, który otrzymał kryptonim „Weserübung". Uszczegółowiając, operację zajęcia tego pierwszego kraju nazwano „Weserübung Süd", drugiego zaś –„Weserübung Nord".

Siły floty (Kriegsmarine) przeznaczone do zajęcia Norwegii miały zdobyć i utrzymać jej najważniejsze porty. Do opanowania portów południowych – Kristiansandu i Arendalu – Niemcy wydzielili zespół floty oznaczony jako „Marine Gruppe 4", który miał przetransportować około 1100 żołnierzy[1], wśród których znajdował się oddział artylerii nadbrzeżnej mający przejąć norweskie baterie. W skład dowodzonego przez komandora Friedricha Rievego, określanego także jako „Kampfgruppe Kristiansand Süd", zespolu wchodziły: okręt flagowy – uzbrojony w 9 armat kalibru 150 mm lekki krążownik „Karlsruhe", torpedowce – „Greif", „Luchs" i „Seeadler" oraz siedem należących do 2. S-Boot-Flottille kutrów torpedowych („S 7", „S 8", „S 17", S 30, „S 31", „S 32" i „S 33") wraz z ich okrętem-bazą „Tsingtau".

W dniu inwazji, 9 kwietnia 1940 roku o godzinie 2.00, od zespołu odłączył się mający zająć Arendal „Greif", natomiast pozostałe jednostki nadal podążały w kierunku Kristiansandu. Około godziny 3.45 znalazły się one około 3 Mm na południe od wejścia do fiordu, w głębi którego znajdował się ich cel. O godzinie 4.42 ogłoszono alarm bojowy.

Stanowisko armaty nr 1 kalibru 152 mm „Baterii Centralnej".

Armata kalibru 105 mm typu SK C/32 na tym samym stanowisku.

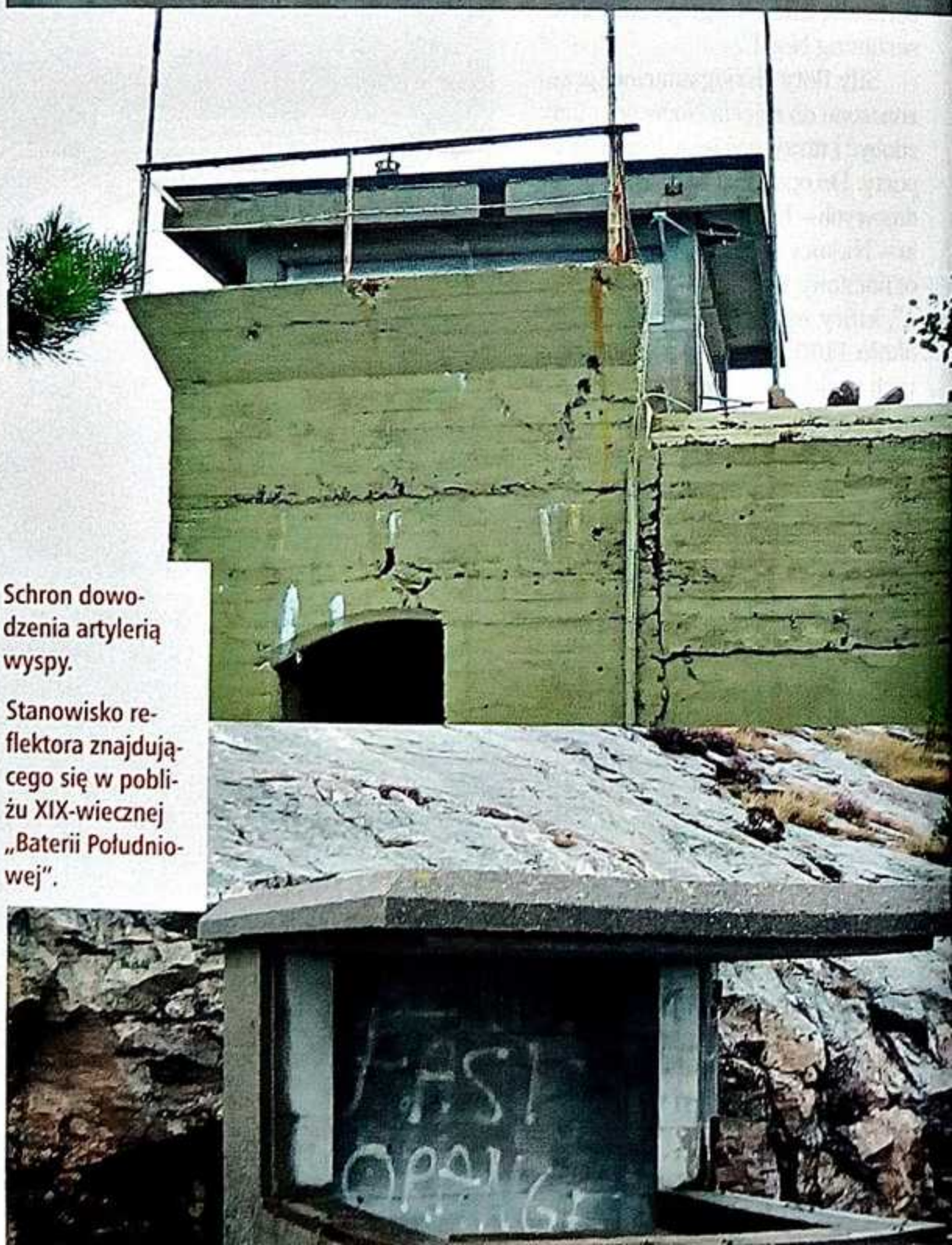
Panujące ciemności i gęsta mgła nie pozwoliły jednak na podjęcie żadnych konkretnych działań. Dodatkowo okazało się, iż liczący się z atakiem Norwegowie wyłączyli światla latarni morskich i boi nawigacyjnych, co z pewnością do pewnego stopnia zaburzyło orientację niemieckich jednostek. Obsady baterii na Odderøi i w znajdującej się w odległości około 2,5 km na północny-wschód od wyspy baterii Gleodden[2] oraz innych jednostek wojskowych zostały postawione w stan pogotowia. Wysłany na patrol około godziny 6.00 norweski wodnopłatowiec potwierdził obecność nieprzyjacielskich sił. Nad ranem mgla zaczęła się rozchodzić i o godzinie 6.30 „Karlsruhe" rozpoczął próbę wejścia do fiordu. W tej sytuacji dwie minuty później ogień do krążownika otworzyły znajdujące się na Odderøi baterie uzbrojone w działa kalibru 210 mm i 152 mm. Pierwsza norweska salwa uplasowała się przed dziobem jednostki niemieckiej, kolejna natomiast obramowała cel. „Karlsruhe" otworzył ogień o 6.35, jednak mogąc strzelać tylko z dziobowej wieży „Anton" (3 x 150 mm) w starciu tym nie miał większych szans i komandor Rieve wydał rozkaz postawienia >>>

>>> zasłony dymnej i odwrotu oraz wezwał na pomoc lotnictwo.

W tej chwili wspomnieć należy o interesującej historii niemieckiego frachtowca „Seattle", który w tym samym czasie znalazł się pomiędzy obu walczącymi stronami. Ta dowodzona przez kapitana Hermanna Lehmanna jednostka znajdowała się w ostatniej fazie rejsu z Indii Zachodnich, gdzie zastał ją wybuch wojny. Statkowi udało się przedrzeć przez aliancką blokadę i dotrzeć na wody norweskie z planem dopłynięcia do swojego portu macierzystego w Hamburgu. 8 kwietnia eskortowany przez norweski torpedowiec „Gyller" frachtowiec wszedł do Kristiansandu. Następnego dnia o godzinie 5.00 wypłynął z portu z zamiarem kontynuowania rejsu, jednak wkrótce napotkał znajdujące się przed wejściem do fiordu jednostki zespołu inwazyjnego. Zaskoczony dowódca „Seattle" rozkazał zasygnalizować, iż jest jednostką niemiecką, lecz nie uzyskał odpowiedzi. W tej sytuacji, sądząc, że przed sobą ma prawdopodobnie jednostki brytyjskie, postanowił zawrócić do Kristiansandu. Z kolei obsady norweskich baterii stwierdziły, iż statek musi należeć do armady inwazyjnej, otworzyły do niego ogień i trafiły dwoma pociskami[3] kalibru 152 mm. Na domiar złego, prowadzący z bateriami wymianę ognia „Karlsruhe" także trafił pechową jednostkę dwoma pociskami. Załoga płonącego „Seattle" zeszła do łodzi ratunkowych i dopłynęła do brzegu, gdzie została wzięta przez Norwegów do niewoli, jak się później okazało tylko na kilka godzin. Frachtowiec dryfował później przez dłuższy czas, po czym zatonął niecałe 3 km na południowy-wschód od Odderøi[4].

Wróćmy jednak do sytuacji obu walczących stron. Około godziny 6.55 norweskie baterie zostały zbombardowane przez pięć samolotów 26. Eskadry Bombowców (KG 26). Trafiony został jeden magazyn amunicji, jednak zdolność bojowa baterii nie została poważniej ograniczona. Po nalocie krążownik wyrzucił w powietrze swój wodnosamolot typu *Arado* Ar 196, który miał korygować jego ogień. Wkrótce „Karlsruhe" wraz z pozostałymi jednostkami ponownie ruszył w kierunku fiordu, jednak działa norweskie po raz drugi otworzyły ogień do okrętów Kriegsmarine. Niemieckie jednostki szybko odpowiedziały

Tablica znajdująca się na pomniku poświęconym pamięci poległych obrońców Odderøi z 1940 r.



Schron dowodzenia artylerią wyspy.

Stanowisko reflektora znajdującego się w pobliżu XIX-wiecznej „Baterii Południowej".

fot., ilustr. Jacek Jarosz

ogniem, który był prowadzony przez 17 minut, jednak zmuszone zostały do ponownego odwrotu pod osłoną zasłony dymnej. W czasie walki stanowisko bojowe nr 1 „Baterii Głównej" zostało dwukrotnie trafione, a jeden żołnierz zginął (szeregowy T.B. Kristensen). Następnie „Karlsruhe", manewrując u wejścia do fiordu od 7.50 do 8.30, ostrzeliwał zarówno Odderøyę, jak i Kristiansand. Komandor Rieve ponownie poprosił o wsparcie Luftwaffe, jednak wkrótce znowu pojawiła się gęsta mgła, co wstrzymało działania bojowe po obu stronach. Po rozejściu się mgły, około godziny 9.30 stanowiska baterii zaatakowało 16 bombowców typu *Heinkel* He 111 z 2. i 3./KG 26. Ten nalot spowodował już poważniejsze straty wśród obrońców. Niedługo potem okręty niemieckie podjęły trzecią próbę sforsowania wejścia do fiordu. Tym razem Norwegowie dopuścili do wysadzenia desantu i wkrótce Kristiansand został przez Niemców opanowany. Baterie artylerii nadbrzeżnej zostały zajęte około południa, a samo miasto niedługo potem.

Do dziś sprawa, jak się wydaje przedwczesnej, kapitulacji nie została ostatecznie wyjaśniona. Według wersji obrońców, mieli oni otrzymać zaszyfrowany rozkaz o idących na pomoc okrętach alianckich i o nie otwieraniu ognia, a kiedy prawda okazała się inna, było już za późno[5]. Według Niemców przyczyną kapitulacji miała być panika mieszkańców Kristiansandu po rzekomo przypadkowym trafieniu kościoła i kilku domów podczas prowadzonego przez jednostki Kriegsmarine ostrzału. W wyniku działań bojowych na Odderøi w sumie zginęło ośmiu, a rannych zostało 13 norweskich żołnierzy. Po wojnie ofiary śmiertelne zostały upamiętnione na znajdującej się obecnie na terenie „Baterii Głównej" tablicy. Byli to: porucznik Jens Edvard Lanes, sierżant Alf Christiansen, sierżant Thorodd Andresen, szeregowy Trygve Benjamin Kristensen, szeregowy Einar Tønnesen, szeregowy Arne Arnesen, szeregowy Bjarne Gundersen oraz szef mechaników – Wilhelm Rosenvold. Nazwiskiem tego ostatniego nazwana została także droga biegnąca od siłowni na północ wyspy – Rosenvolds Vei[6]. Podczas pojedynków z Niemcami norweskie baterie wystrzeliły – 60 pocisków kalibru 152 mm, 30–210 mm i 12–240 mm.

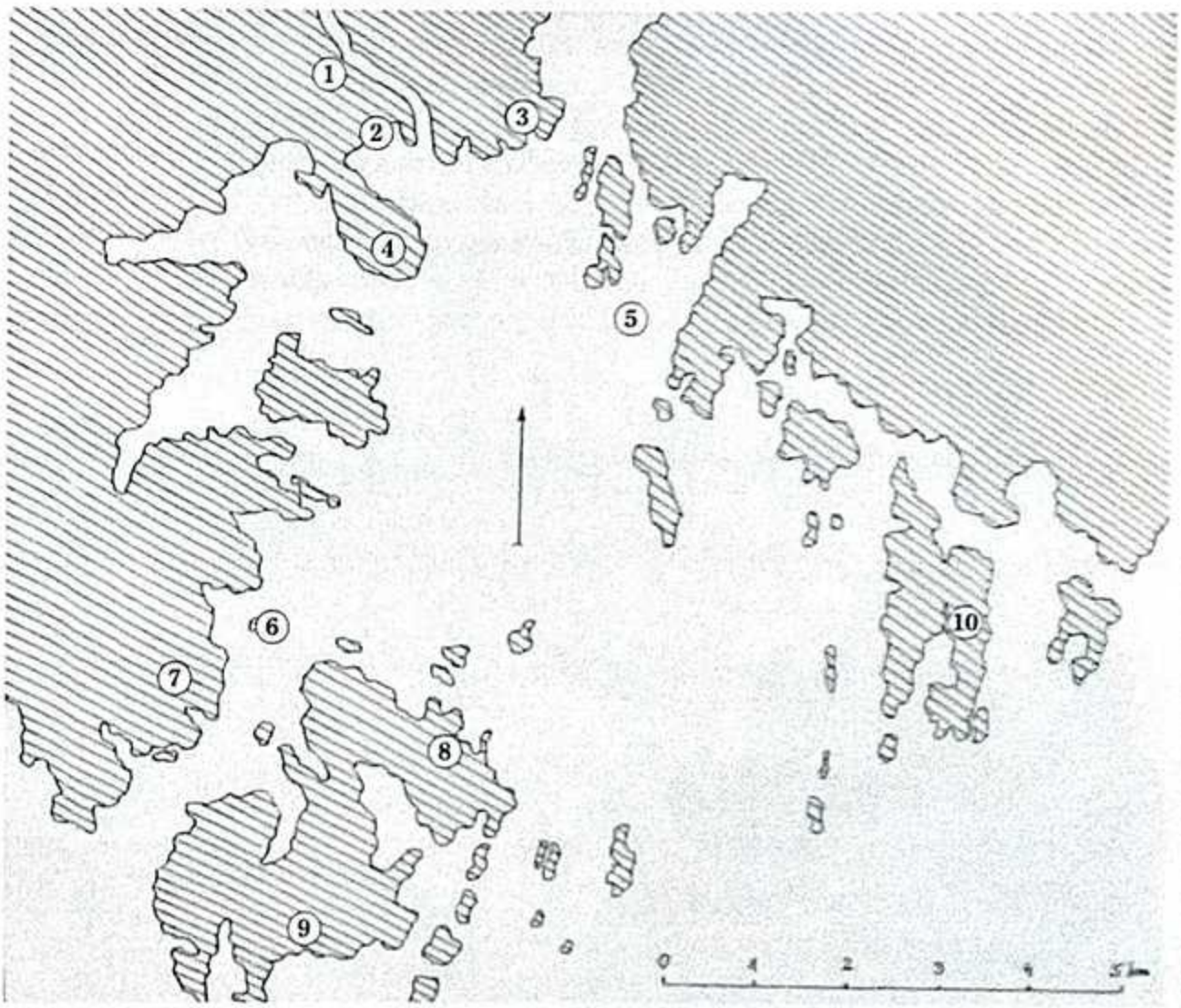
Pod niemiecką okupacją (1940–1945)

Po opanowaniu wyspy przez Wehrmacht obiekty twierdzy zostały przez niego oczywiście przejęte. Z czasem większość dział Niemcy zdjęli ze stanowisk i przenieśli w miejsca bardziej według nich odpowiednie do obrony Norwegii przed wojskami alianckimi. Były to wyspy położone na południe od Kristiansandu. I tak, ze zdjętych z baterii – „Zachodniej", „Centralnej" i „Wschodniej" sześciu armat kalibru 152 mm, które teraz oznakowane były jako 15 cm SK L/47,5 (n), utworzono dwie trzydziałowe baterie należące >>>

Dania i Norwegia 1940 Front skandynawski. Dildy D.C.

Praca z serii „Wielkie Bitwy II wojny światowej" opisuje przebieg niemieckiego ataku na Danię i Norwegię w 1940 roku. Przedstawiono tu chronologię wydarzeń, dowódców, strony konfliktu i ich plany. Omówiono zestawienie sił przeciwników i dokładny przebieg walk oraz ich konsekwencje dla dalszych losów wojny. Wydanie zawiera także DVD.

Zamów na
www.odk.pl
tel. 42 631 10 97
42 630 71 41
Księgarnia Odkrywcy



MAPKA OKOLIC KRISTIANSANDU:

1. miasto i port Kristiansand
2. forteca Christiansholm
3. norweska bateria „Gleodden"
4. wyspa Odderøya
5. miejsce zatonięcia frachtowca „Seattle"
6. forteca Frederiksholm
7. niemiecka bateria „Vara"
8. niemiecka bateria „Flekkerøy"
9. niemiecka bateria „Kjaere"
10. niemiecka bateria „Randøen"

>>> do Kriegsmarine. Na wyspie Flekkerøy ustawiono baterię „Kjaere" MKB[7] 2/MAA[8] 502[9], a na wyspie Randøy – baterię „Randöen" MKB 1/MAA 502. W 1941 roku na Odderøi Niemcy umiejscowili baterię przeciwlotniczą „Flakzug Toppen", na której uzbrojenie wchodziły trzy działa kalibru 40 mm Boforsa oraz dwa działka 20 mm Madsena. Jedno z tych działek ustawiono na starym, „prawym" stanowisku kierowania ogniem „Baterii Zachodniej". Później na terenie dawnej „Baterii Wschodniej" wybudowany został także schron dla broni maszynowej (Ringstand Rs 58 c, popularnie zwany „Tobrukiem"). Po zajęciu przez Niemców „Bateria Haubic" została przemianowana na baterię „Odderøy" MKB 5/MAA 502, a jej działa nosiły oznaczenie 24 cm H L/16 (n). Oba działa kalibru 210 mm „Baterii Głównej" zostały zdjęte ze swoich stanowisk i przeniesione na wyspę Flekkerøy, gdzie utworzyły baterię „Flekkeröy" MKB 3/MAA 502, przy czym były teraz oznaczone jako 21 cm SK L/45 (n). Lekkie działa kalibru 65 mm pozostały na swoich stanowiskach. Oba norweskie reflektory zdjęto ze stanowisk, natomiast w południowej części Odderøi Niemcy ustawili stanowisko własnego reflektora, które z obu stron było zabezpieczane przez pojedyncze „Tobruki".

Wkrótce jednak kilka kilometrów na południowy-zachód od Odderøi Niemcy zainstalowali zdecydowanie potężniejszą baterię z armatami kalibru 380 mm, która początkowo została nazwana „Krodden", a od 1942 roku – „Vara" MKB 6/MAA 502[10]. Bateria ta, wraz z bateriami mniejszego kalibru, stanowiła fragment budowanego przez Niemców Wału Atlantyckiego[11]. Wszystkie te fortyfikacje nie miały jednak okazji sprawdzić swojej wartości w walce, gdyż Norwegii Alianci ostatecznie nie zaatakowali.

Okres powojenny (1945–1993)

Po zakończeniu II wojny światowej armia norweska ponownie przejęła wyspę i utworzyła na niej garnizon wojskowy (baza Norweskiej Artylerii Nadbrzeżnej). Jego wartość bojowa miała duże znaczenie ze względu na panujący przez kilkadziesiąt lat stan napięcia polityczno-militarnego między państwami „Bloku Wschodniego", a „Państwami Zachodnimi", określany jako „Zimna Wojna"[12]. Zdecydowana większość dział wykorzystywana przez Wehrmacht została przez Norwegów zdjęta ze stanowisk (z baterii – „Kjaere", „Randöen", „Odderøy" i „Flekkeröy"). Na stanowiskach dawnej „Baterii Centralnej" w 1946 roku Norwegowie

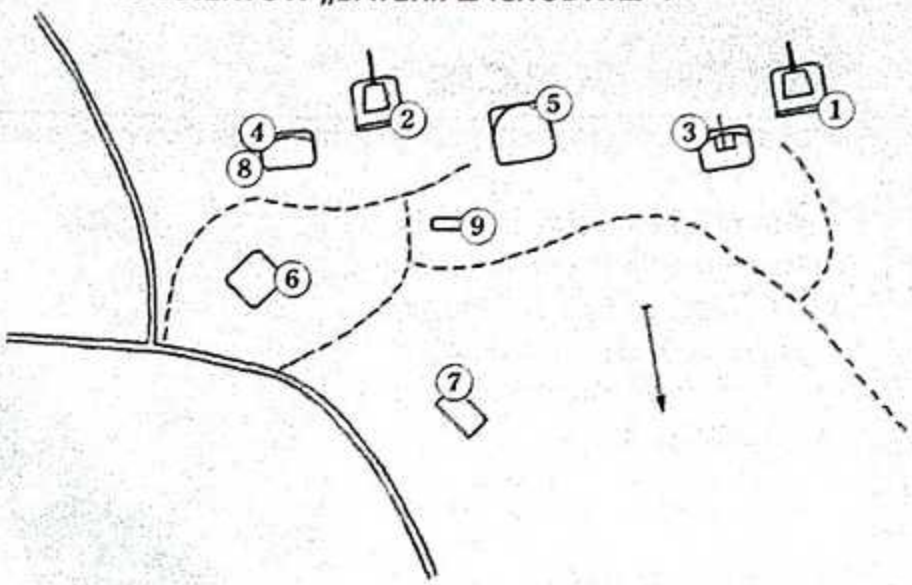
Ringstand Rs 58 c usytuowany niedaleko powyższego stanowiska reflektora.

ustawili baterię szkolną, składającą się z trzech ex-niemieckich, jeszcze wcześniej zdobytych na Francuzach armat kalibru 105 mm K 331 (f)[13]. Dwie z nich ustawiono na dawnych stanowiskach dział kalibru 152 mm, trzecie zaś na stanowisku dodatkowo wybudowanym. W 1959 roku w miejsce dwóch pierwszych zamontowano także zdobyczne dwie niemieckie armaty kalibru 105 mm L 45 SK C/32[14], które do dziś pozostają na miejscu świetnie zachowane. W 1965 roku dodatkowo na terenie baterii zamontowana została pojedyncza armata przeciwlotnicza kalibru 40 mm L 60 M 1936 Boforsa[15]. W rejonie dawnych baterii kalibru 240 mm i 210 mm z czasem wybudowany został nowy schron dowodzenia i łączności oraz kilka stanowisk dział przeciwlotniczych.

Wyspa obecnie

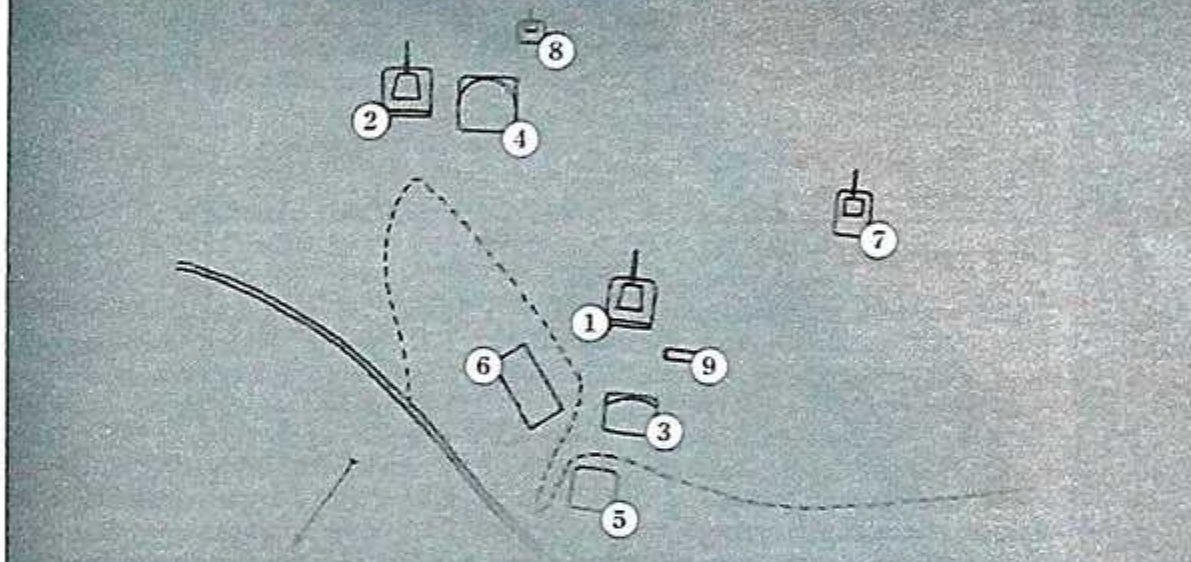
Obecnie po norweskich i niemieckich fortyfikacjach wyspy pozostały betonowe i żelbetowe obiekty zachowane w mniejszym lub większym stopniu oraz bardziej lub mniej dostępne. Większość obiektów na wyspie została oczyszczona oraz opisana na tablicach poglądowych i w takiej postaci od połowy 1992 roku stanowią one sporą atrakcję turystyczną. Na wyspę można dostać się mostem łączącym ją ze stałym lądem. Poprowadzona została ścieżka dydaktyczna, której zwiedzanie jest bezpłatne. Największą atrakcję niewątpliwie stanowią ex-niemieckie armaty kalibru 105 mm, jednak pozostałości obiektów baterii stanowią z pewnością także dużą wartość historyczną. Interesujące są również starsze obiekty, w tym dobrze zachowane relikty „Søndre Batteri", na której stanowiskach znajdują się dwie pozostające w doskonałym stanie armaty z przełomu XVIII i XIX wieku. Dwie jeszcze starsze armaty stoją tuż przy maszcie na wzgórzu Lasaretthøyden, przy czym znajdują się tam także dwa pełniące funkcję salutacyjną współczesne działa polowe. Oczywiście >>>

ROZMIESZCZENIE OBIEKTÓW „BATERII ZACHODNIEJ":



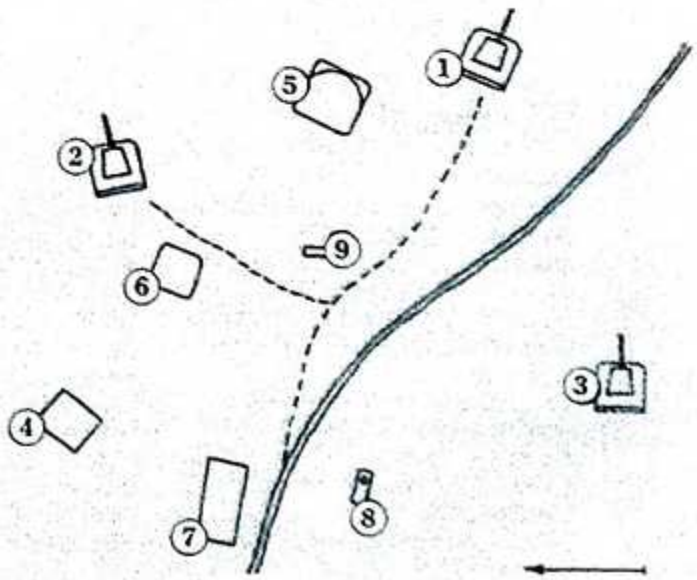
1. stanowisko działa nr 1 (1903)
2. stanowisko działa nr 2 (1903)
3. stanowisko kierowania ogniem nr 1 (1904)/stanowisko niemieckiego działka przeciwlotniczego (1941)
4. stanowisko kierowania ogniem nr 2 (1904)
5. schron dowodzenia (1916)
6. schron przeciwlotniczy (1916)
7. barak
8. miejsce usytuowania kotwicy z m/s Seattle
9. współczesna tablica informacyjna

ROZMIESZCZENIE OBIEKTÓW „BATERII CENTRALNEJ":



1. stanowisko działa nr 1 (1903)/stanowisko armaty szkolnej kalibru 105 mm typu K 331 (1946)/stanowisko działa przeciwlotniczego kalibru 105 mm typu SK C/32 (1959)
2. stanowisko działa nr 2 (1903)/stanowisko armaty szkolnej kalibru 105 mm typu K 331 (1946)/stanowisko działa przeciwlotniczego kalibru 105 mm typu SK C/32 (1959)
3. stanowisko kierowania ogniem (1904)
4. schron dowodzenia (1916)
5. schron przeciwlotniczy (1916)
6. barak niemiecki (1940)
7. stanowisko armaty szkolnej kalibru 105 mm typu K 331 (1946)
8. stanowisko działa przeciwlotniczego kalibru 40 mm Boforsa (1965)
9. współczesna tablica informacyjna

ROZMIESZCZENIE OBIEKTÓW „BATERII WSCHODNIEJ":

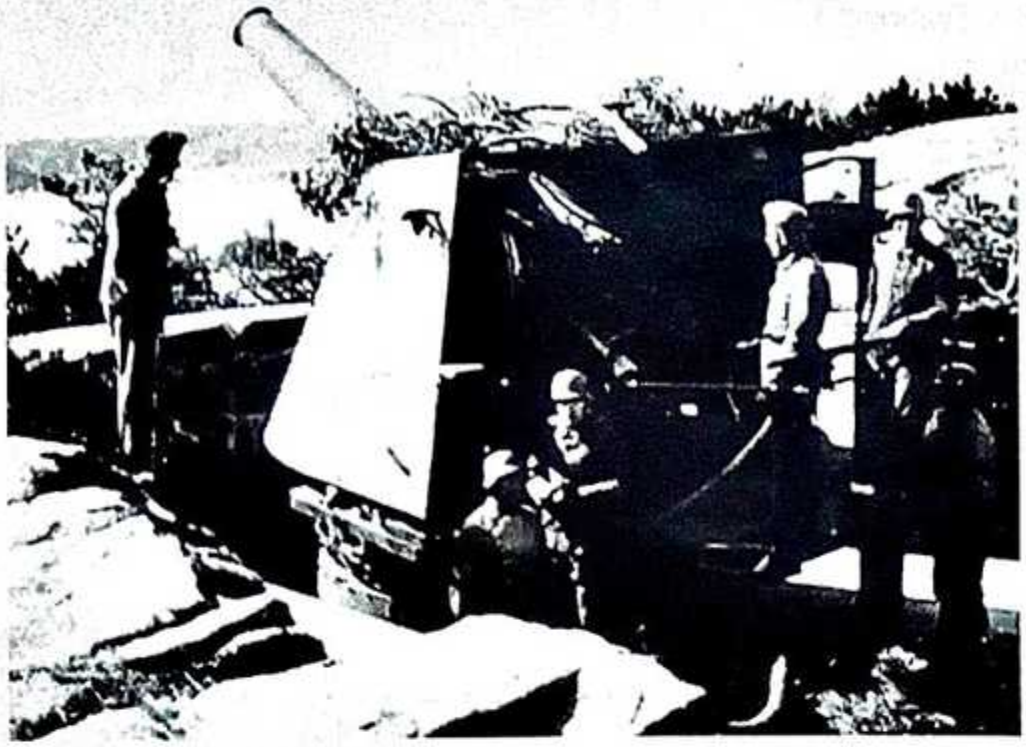


1. stanowisko działa nr 1 (1903)
2. stanowisko działa nr 2 (1903)
3. miejsce planowanego trzeciego działa kalibru 152 mm
4. schron amunicyjny (1904)
5. schron dowodzenia (1916)
6. schron przeciwlotniczy (1916)
7. barak niemiecki (1940)
8. schron typu Rs 58 c „Tobruk" (około 1943)
9. współczesna tablica informacyjna

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

>>> największą atrakcją okolic Kristiansandu jest poniemiecka bateria „Vara", jednak interesujący jest także pobliski stary fort artyleryjski Christiansholm oraz niektóre inne obiekty w mieście.

Jacek Jarosz
Nauczyciel, specjalista w zakresie marynistyki, badacz historii statków, miłośnik historii i fortyfikacji.



Haubica kalibru 240 mm już w rękach niemieckich [Kystartilleri ved Agder-kysten 1899-1999].

PRZYPISY

[1] Według innej wersji miało to być około 1400 ludzi.
[2] Bateria Gleodden składała się z trzech armat kalibru 152 mm L 47,5 Armstronga M 1897 oraz z dwóch 65 mm L 43 Hotchkissa M 1885.
[3] Według J. Pertka „Seattle" miał zostać ostrzelany przez torpedowiec „Gyller" i później dodatkowo zbombardowany przez niemieckie samoloty.
[4] Wrak „Seattle" został zlokalizowany w 1998 roku. Szybko stał się popularnym celem dla nurków-amatorów, co niestety zaowocowało śmiercią kilku z nich. Zdjęta z frachtowca kotwica obecnie znajduje się na terenie „Baterii Zachodniej", w pobliżu stanowiska działa nr 2.
[5] Według jeszcze innej wersji obrońcy niemiecką flagę sygnałową mieli wziąć za francuską banderę.
[6] Vei = droga, ulica.
[7] MKB = Marine Küsten Batterie (Bateria Artylerii Nadbrzeżnej Marynarki Wojennej).
[8] MAA = Marine Artillerie Abteilung (Oddział/Dywizjon Artylerii Nadbrzeżnej Marynarki Wojennej).
[9] Bateria „Kjaere" była uzbrojona także w czwarte działo kalibru 150 mm SK L/45 LG, które pełniło funkcję oświetlającą.
[10] Bateria „Vara" została opisana w „Odkrywcy" w dwuczęściowym artykule „Bateria Vara" (nr 4 i 5/2017).
[11] Wał Atlantycki (Atlantikwall) był niemiecką linią fortyfikacji nadbrzeżnych, która rozciągała się od północnych krańców Norwegii do granicy francusko-hiszpańskiej i miała stanowić barierę dla ewentualnego alianckiego desantu. Długość powyższej linii sięgała 2685 km, przy czym jej główną wartością obronną było około 1500 baterii artylerii nadbrzeżnej różnych kalibrów. Baterie te należały do Niemieckiej Marynarki Wojennej (Kriegsmarine) oraz do Wojsk Lądowych (Heer). Fortyfikacje Wału Atlantyckiego wybudowano na wybrzeżach (nie licząc odcinka niemieckiego) – Norwegii, Danii, Holandii, Belgii, Francji oraz na brytyjskich Wyspach Normandzkich (Jersey, Guernsey, Alderney i Sark).
[12] „Zimna Wojna" – jest umowną nazwą trwającej w latach 1947-1991 sytuacji napięcia między dwoma blokami polityczno-ideologiczno-militarnymi, którymi były – szeroko pojęte państwa „zachodnie" (niekomunistyczne) ze Stanami Zjednoczonymi na czele oraz Związek Radziecki wraz z państwami satelickimi i sympatyzującymi. Te pierwsze w roku 1949 utworzyły Organizację Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO), te drugie natomiast w 1955 weszły w skład grupy państw Układu Warszawskiego. „Zimna Wojna" zakończyła się wraz z rozpadem ZSRR.
[13] Były to zdobyczne francuskie działa kalibru 105 mm L 28,4 Schneider-Creusot Mlé 1913 L. Masa armaty na stanowisku bojowym sięgała 2300 kg, a masa samej lufy – 891 kg. Długość działa wynosiła 6,3 m. Prędkość początkowa pocisku dochodziła do 555 m/sek., a kąt podniesienia lufy sięgał 37°. Szybkostrzelność wynosiła cztery wystrzały na minutę, a donośność dochodziła do 12 000 m. Masa pocisku sięgała 15,74 kg.
[14] Armata kalibru 105 mm L 45 SK C/32 miała masę całkowitą sięgającą 6750 kg, a jej pocisk ważył 15,1 kg. Donośność pozioma działa wynosiła 15 175 m, a pionowa 9300 m (przy kącie podniesienia 70°). Szybkostrzelność dochodziła do 10 wystrzałów na minutę. Długość lufy wraz z zamkiem sięgała 4,7 m, natomiast samej lufy – 3,65 m.
[15] Armata kalibru 40 mm L 60 M 1936 Boforsa została opracowana w 1933 roku, a do służby weszła trzy lata później. Długość lufy sięgała 2,4 m. Prędkość początkowa pocisku wynosiła 850 m/sek., a szybkostrzelność od 120 do 160 wystrzałów na minutę. Żywotność lufy sięgała od 9500 do 10 000 wystrzałów. Donośność pozioma dochodziła do 10 200 m, a pionowa – 7200 m.

ŹRÓDŁA:

LITERATURA:
Bernasiowie, T. i F., „Swastyka nad Skandynawią", Szczecin 1987.
Brzeziński S., „Niemiecki lekki krążownik Karlsruhe", Wyszków 1998.
Cieślak M., Danielewicz W., „Krążowniki typu K (Königsberg, Köln, Karlsruhe)", cz. II, Gdańsk 2002.
Dildy D.C., „Dania i Norwegia 1940. Front skandynawski", Poznań 2009.
Kupka V., „Atlantický Val", Praga 1995.
Lunde H.O., „Bitwa o Norwegię 1940", Wrocław 2009.
Pataj S., „Artyleria lądowa 1871-1970", Warszawa 1975.
Pertek J., „Napaść morska na Danię i Norwegię", Poznań 1986.
Rolf R., „Der Atlantikwall. Die Bauten der deutschen Küstenbefestigungen 1940-1945", Osnabrück 1998.
Rolf R., „Atlantikwall. Batteries and Bunkers", Middelburg 2014.
Rytter O., „Marinen i Kamp", Oslo 1947.
Tamelander M., Zetterling N., „Inwazja na Norwegię 1940", Warszawa 2008.
Wahl J-B., „Mur de L'Atlantique en Norvège (I)", Ryga 2009.
Williamson G., „German Light Cruisers 1939-1945", Oxford 2003.
Ziemke E.F., „Niemiecki północny teatr działań wojennych 1940-1945", Oświęcim 2014.

STRONY INTERNETOWE:
Armata nadbrzeżna 21 cm Festningskanon L/46 (St.Chamond)/www.dws-xip.pl
Artilleriegruppe Kristiansand/no.wikipedia.org/wiki
Atlantyk-Wahl/www.atlantik-wahl.com
German Coastal Defence in Nowary during WW II/www.feldgrau.com
Kampen-om-Kristiansand/www.stiftelsen-arkivet.no
Karantenstasjonen/www.lang1788.no
Kystartilleri ved Agder-kysten 1899-1999/www.agdekultur.no
Mer om kanoner i Odderøya 1890-2000/odderoyasvenner.com
Odderøya/en.wikipedia.org/wiki
Odderøya/www.forsvarsbygg.no
Odderøya 1940-1945/www.vestagder-museet.no
Odderøya-Festningene/www.forsvarsbygg.no
Odderøya fort/www.agdekultur.no
Odderøya fort i Kristiansand/www.kak.net